

[PREMIER ESSAI]

auto
MOTO
auto-moto.com

Fast & Focus

La RS fait très Ford

ACHAT MALIN

Dix bonnes affaires
à moins de 3000€

ACHAT PASSION

Faites-vous plaisir
de 25 à 200 000€

ZONE TEST

La détection
des piétons

DOSSIER SPÉCIAL

Hydrogène, le carburant du futur

LE MATCH MÉGANE, 308, GOLF : TROIS COMPACTES SORtent LE GRAND JEU



N°241 FÉVRIER 2016 - FRANCE MÉTROPOLITaine 3,50 € / AND : 4,30 € / BEL : 4,40 € / CAN : 7,90 \$CAN / CH : 7,20 CHF / D : 7,20 € / DOM : 4,80 € /
ESP : 4,60 € / GR : 4,60 € / ITA : 5,40 € / LUX : 4,40 € / MAR : 42,00 MAD / POR Cont : 5,50 € / TOM : 650 XPF / TOM AVION : 1800 XPF / TUN : 6,40 DT.

M 01774-241 · F: 3,90 € - RD



BMW xDrive



Le plaisir
de conduire



* Offre réservée aux particuliers valable pour toute commande d'une BMW neuve équipée en option de BMW xDrive à motorisation équivalente, sauf sur BMW X1, BMW X3, BMW X4, BMW X5 et BMW X6, du 01/01/2016 au 31/03/2016 dans les Concessions participantes. ** Transfert de la force motrice à l'essieu présentant la meilleure adhérence en moins d'1/10^{ème} de seconde (moins d'1/4 de seconde sur BMW Série 2 Active Tourer / Gran Tourer et BMW X1).

BMW xDRIVE. LA TECHNOLOGIE 4 ROUES MOTRICES INTELLIGENTE.

BMW xDRIVE EST DISPONIBLE SUR 110 MODÈLES.
EN CE MOMENT, TECHNOLOGIE OFFERTE SUR UNE LARGE SÉLECTION*.

Moins d'1/10^{ème} de seconde, c'est le temps qu'il faut à la technologie BMW xDrive pour agir sur la motricité** et même anticiper toute perte d'adhérence. Cette gestion électronique de la force motrice veille en effet en permanence sur le comportement des BMW pour offrir au conducteur et à ses passagers le meilleur de la sécurité. Partout, tout le temps et par tous les temps.



X **DRIVE**

Consommations des BMW Série 1, BMW Série 2 Active Tourer, BMW Série 2 Gran Tourer et BMW Série 4 Gran Coupé équipées de BMW xDrive en cycle mixte selon dimension des jantes : 4,3 à 8,5 l/100 km, CO₂ : 113 à 198 g/km selon la norme européenne NEDC. BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles - 3 avenue Ampère, 78180 Montigny-le-Bretonneux.

ORIGINE
FRANCE®
GARANTIE

PEUGEOT 508

LA ROUTE EST SON TERRITOIRE



À partir de
299€
/mois

3 ANS D'ENTRETIEN INCLUS
SANS CONDITION DE REPRISE
APRÈS UN 1ER LOYER DE 3300 €

NOUVEAU MOTEUR
2,0 L BlueHDI 180

NOUVELLE BOÎTE
AUTOMATIQUE EAT6

NAVIGATION AVEC
ÉCRAN TACTILE

PEUGEOT recommande TOTAL. Consommation mixte (en l/100 km) : de 5,8 à 4,4. Émissions de CO₂ (en g/km) : de 99 à 114.

Exemple pour la LLD d'une Peugeot 508 berline Access 1,6L BlueHDI S&S BVM6 120 neuve hors options, incluant 3 ans d'entretien. **Modèle présenté :** Peugeot 508 Allure 1,6L THP 165 S&S BVM6 option peinture métallisée : 419 €/mois après un 1^{er} loyer de 4 100 €. Montants exprimés TTC et hors prestations facultatives. Offre non cumulable valable du 02/01/16 au 31/03/16, réservée aux particuliers pour toute LLD d'une Peugeot 508 neuve dans le réseau Peugeot participant, sous réserve d'acceptation du dossier par PEUGEOT FINANCE – Loueur : CREDIPAR, SA au capital de 138 517 008 €, RCS Nanterre n° 317 425 981 – 12, avenue André-Malroux, 92300 Levallois-Perret. Le PCP Entretien Plus peut être souscrit indépendamment de toute LLD aux conditions disponibles dans le réseau Peugeot participant.

PEUGEOT 508

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

Auto Moto
86, rue du Dôme,
92100 Boulogne-Billancourt.
Téléphone : 01 45 19 58 00.

Directeur de la rédaction : Lionel Robert.
Chef d'édition : Alice Rolland.

Rédaction : Nicolas Brugues,
Stanislas Larroumet, Arthur Matat (mesures),
Jean-Luc Moreau (environnement),
Laurent Pinei, Nicolas Valléano (techno),
Romain Varmer.

Secrétaire de rédaction : Stéphanie Goulihot,
Maquette : Élénor Lo Méo, Caroline Zitoun
(Aos Team).

Iconographie/illustration : Julien Jodry.
Photographies : Thomas Antoine (Aos Team),
Didier Bideault, Fabrice Bolusset,

Clement Choulot, Joël Peyrou.

Ont participé à ce numéro :

Julien Del, Pierre Discz, Maxime Fortanier,
Didier Laurent, Nicolas Lewandowski,
Alain Martin, Laurent Meillaud.

Pour joindre la rédaction par courriel :
Initial@prénom+nom@auto-moto.com

Auto Moto est édité par RMP,
SAS au capital de 37 000 €,
siège social 16, rue du Dôme,
92100 Boulogne-Billancourt.
RCS Nanterre 802 743 781.

Gérant-directeur de la publication :
Pascal Chevalier.

Directeur général : Gauthier Normand.
Directeur des opérations presse :

Germain Parinet.

Diffusion : Dorothée Roure,

Ventes : Mercuri Presse.

Marketing direct : Faiza Boufroua.

Fabrication : Bruno Matillat.

Imprimé par Didier Mary (6, route de La
Ferté-sous-Jouarre, 77440 Mary-sur-Marne),
Sego (21 des Châtaigniers, 95150 Taverny).
N° de commission paritaire : 0119 K 84118.
ISSN : 1629-9880.

Dépôt légal : novembre 2014. © RMP 2014.
RMP est une filiale de Reworld Media.

Président-directeur général :
Pascal Chevalier.

Publicité : Reworld Media Factory,
01 45 19 58 00

Directrice générale adjointe :
Cécile Bézat
cbezat@reworldmediafactory.fr

Directrice commerciale grands comptes :
Laurence Gaboury
lgaboury@reworldmediafactory.fr

Directrice commerciale :

Olivia Bobrot

obobrot@reworldmediafactory.fr

Directeur de la publicité :

Charles Antonietti

cantonietti@reworldmedia-

factory.fr

Directrice de clientèle :

Léah Chéyan

lohayon@reworldmediafactory.fr

Administration des ventes :

Marion Delmeau

mdelmeau@reworldmedia-

factory.fr 01 45 19 58 69



Relation abonnés : gérez vos
abonnements, abonnez-vous
ou posez vos questions

Par Internet :

www.automotomo.com

Par courriel :

abonnements@automoto@cba.fr

Par téléphone : France 02 77 63 11 01,
étranger 00 33 2 77 63 11 01

Du lundi au vendredi de 8h30 à 19h
Suisse 022 038 08 08

Par courriel : Auto Moto Abonnements,
CS 50002, 59718 Lille Cedex 09
Tarif standard (10 numéros dont un
double) : 30 €

[moteur!] Le nouvel or noir



PHOTO DR

A près le groupe Volkswagen, Renault se trouve pris, à son tour, dans la tourmente. Qui sera le prochain à devoir faire amende honorable ? Oui, les cycles d'homologation sont bidon. Oui, les constructeurs annoncent des émissions de polluants qui ne reflètent pas la réalité, l'écart entre la théorie et la pratique atteignant même parfois des records de mauvaise foi. Faut-il s'en plaindre ? Sans doute. S'en inquiéter ? Sûrement. Mais il y a plus grave : les ingénieurs n'ont pas de solution. À l'évidence, personne ne sait, aujourd'hui, comment concevoir un moteur diesel qui ne nuise pas à la santé de celui qui en respire les émanations. Le principe de précaution voudrait qu'on les interdise. Vous imaginez le tollé. Je vous sens dépité par cette révélation. Pourtant, je vous assure : on peut vivre heureux sans gazole. Ne broyez pas du noir, une lueur d'espoir brille à l'horizon... 2020. Le temps que la planète prenne conscience des vertus de l'hydrogène (cf p. 90), une énergie propre, renouvelable et inépuisable, car disponible à l'état naturel, à quelques centaines de mètres de la surface du globe. Certes, il faudra du temps et de l'argent pour que soient exploités les premiers gisements, mais la perspective est grisante. Nous, qui craignons de nous retrouver à court de pétrole en 2050, pourrions assister à l'émergence d'un nouveau carburant, aussi simple à l'usage que le sans-plomb et tellement meilleur pour nos poumons. Non seulement nous en finirions avec notre dépendance à l'OPEP, mais nous pourrions même devenir "pays producteur". Si le nouvel or noir loge effectivement sous nos pieds, la presqu'île du Cotentin sera bientôt aussi riche que le Qatar et nos voitures ne rejeteront plus que de l'eau... impropre à la consommation. Faudrait pas exagérer non plus. ●



LIONEL ROBERT
DIRECTEUR DE LA RÉDACTION



Nouvelle

Renault MEGANE

Activez vos sensations

Design sportif et signature lumineuse identitaire.
Poste de conduite high-tech, avec tablette tactile R-Link 2* de 8,7".
Plaisir de conduite inédit grâce à la boîte automatique EDC à double embrayage*.

* Disponible selon version. Consommations mixtes min/max (l/100 km) : 3,3/6. Émissions CO₂ min/max (g/km) : 86/134. Consommations et émissions homologuées selon réglementation applicable.

Renault recommande 



RENAULT

La vie, avec passion



Credit photo : John Higginsson.

AutoMenu

[en direct de la Toile]

16 À la Une d'auto-moto.com

[buzz auto]

18 L'essentiel de l'actualité automobile

PASSION

[auto portrait]

22 Sébastien Ogier

[bientôt sur nos routes]

26 Volvo S90

[parole de designer]

30 Alberto Dilloo, directeur du style de Fiat

[à l'essai]

32 Ford Focus RS

36 le match

Renault Mégane, Peugeot 308, Volkswagen Golf

45 Volkswagen Golf GTI Clubsport

46 Fiat Tipo

48 Mercedes GLS Executive

52 dossier plaisir

Mazda MX-5, BMW M235i, Mercedes C, Audi R8

62 Volkswagen Coccinelle Dune Cabriolet

66 moto

Yamaha YXZ1000R



62 VOLKSWAGEN COCCINELLE DUNE CABRIOLET

TECHNO

[quoi de neuf?]

68 Le meilleur du CES de Las Vegas

[science et avenir]

70 Sécurité informatique : le plein de cyber

[auto focus]

72 Mercedes Classe E 2016 :
l'empire contre-attaque

[comment ça marche]

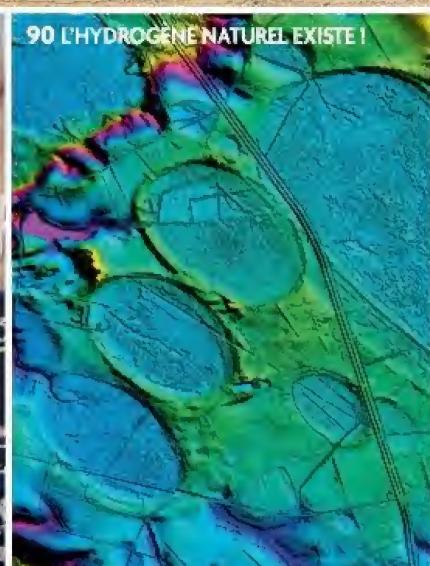
74 Sons électroniques : oh ouie !

[zone test]

76 Le système de détection des piétons



22 SÉBASTIEN OGIER



90 L'HYDROGÈNE NATUREL EXISTE !

ENVIRONNEMENT

[tout nouveau, tout bio]

78 L'actualité de la voiture écologique

[objectif ZE]

80 Transformer les chaos de la route en électricité

[tendance verte]

82 Toyota RAV4 Hybride : hybride mais pas débridé

[nature et découverte]

86 Hyundai ix35 Fuel Cell :
le changement, c'est maintenant ?

90 L'hydrogène naturel existe !

[la question qui fâche]

92 Baisses d'impôt :
les automobilistes "cocus" ?



52 AUDI R8, MERCEDES C, BMW M235i, MAZDA MX-5



CONSO

[*c'est vous qui le dites*]

94 Ford Escort Cosworth

[*dossier occasion*]

97 Dix opportunités à moins de 3000 €

[*contrôle technique*]

108 Volkswagen Golf 7

[*sécurité*]

110 Dix applis pour sécuriser la route

[*page de pub*]

111 Décryptage de la campagne Dacia Duster

[*le prix du neuf*]

114 Tous les tarifs des voitures neuves

ART DE VIVRE

[*traveler chic*]

120 Mercedes E400 Cabriolet & Lynch-Bages

[*jour de fête*]

128 Trophée Andros : givré ou j'y vais pas ?

[*100 % mag*]

132 Ford Mustang : retour aux sources

[*passionnément auto*]

138 Mathieu Madénian

[*portfolio*]

140 Beautés cachées

[*total look*]

146 Roulez jeunesse !

ABONNEMENT

Retrouvez nos offres en pages 93 et 147

Et profitez des avantages et cadeaux proposés par votre magazine Auto Moto



48 MERCEDES GLS



128 TROPHÉE ANDROS

66 YAMAHA YXZ1000R



140 COLLECTION BAILLON



RETRouvez-nous sur
auto-moto.com

CE NUMÉRO COMPORE UN ENCADRE ABONNEMENT JETÉ SUR LA DIFFUSION KIOSQUES FRANCE MÉTROPOLITaine ET UN MESSAGE PARIS MATCH POSÉ SUR LA DIFFUSION ABONNÉS FRANCE MÉTROPOLITaine.

L'ÉDITION ABONNÉS AUTOMOBILE-CLUB DE L'EST COMPOSE 8 PAGES SUPPLÉMENTAIRES ENTRE LES PAGES 2 ET 3. LES ÉDITIONS ABONNÉS AUTOMOBILE-CLUBS RHÔNE-ALPES, CANNE, CENTRE, DAUPHINÉ, ORHÉ, GARD-LOZÈRE-ARDÈCHE, HÉRAULT-HERVÉ, MONT-BLANC, NICE-CÔTE D'AZUR, PROVENCE, ROUSSILLON, VAUCLUSE ET SAVOIE COMPOSENT UN ENCADRE 4 PAGES AUTOMOBILE-CLUB.



Nouvelle Classe C Coupé. Instantanément captivante.

Avec ses lignes athlétiques, elle séduit au premier regard. Mais c'est sur la route que ses performances et sa polyvalence vous couperont le souffle. Avec sa boîte automatique 9G-Tronic et son Dynamic Select offrant 5 modes de conduite, la Nouvelle Classe C Coupé répondra au moindre de vos désirs. www.mercedes-benz.fr

Mercedes-Benz
The best or nothing.



Consommations mixtes de la Nouvelle Classe C Coupé : de 4,1 à 8,9 l/100 km. Emissions de CO₂ : de 106 à 209 g/km.





Voyez le danger venir

NOUVEAU FORD S-MAX

> Caméra avant grand angle

Profitez d'une seconde paire d'yeux sur la route avec la Caméra avant grand angle* qui sent venir le danger à chaque coin de rue. Venez essayer cette technologie et bien d'autres chez votre concessionnaire Ford.



SHAZAMER POUR PROLONGER
L'EXPÉRIENCE FORD S-MAX



Go Further

Ouvrez votre application Shazam, appuyez sur le bouton de l'appareil photo et scannez le visuel pour découvrir les innovations du Nouveau Ford S-MAX.

* Option disponible sur version Titanium.

Consommations mixtes (l/100km) : 5,0/7,9. Rejets de CO₂ (g/km) : 129/180.

(données homologuées conformément à la Directive 80/1268/EEC amendée).

Ford France, 34, rue de la Croix de Fer - 78122 St-Germain-en-Laye Cedex. SIREN 425 127 362 RCS Versailles.

[Sommaire Vidéo] Poursuivez votre lecture en vidéos



22 AUTO PORTRAIT Sébastien Ogier, triple champion du monde des rallyes



26 VOLVO Présentation de la S90, première berline premium du constructeur suédois

26 FORD La nouvelle Focus RS s'annonce comme la meilleure sportive de l'année

36 LE MATCH est serré entre les compactes Renault Mégane, Peugeot 308 et VW Golf

45 VOLKSWAGEN Pour fêter ses 40 ans, la Golf s'offre une version Clubsport

48 MERCEDES En route vers les sommets au volant du luxueux GLS Executive

52 MAZDA/BMW/MERCEDES/AUDI Le plaisir automobile à tous prix



Le Match : Renault Mégane, VW Golf, Peugeot 308

62 VOLKSWAGEN À la découverte des grands espaces en Coccinelle Dune Cabriolet

66 YAMAHA Essai mouvementé du YXZ1000R sur les pistes ensablées de Californie

72 MERCEDES Avec son écran panoramique inédit, la nouvelle Classe E voit la vie en grand

76 FORD Test, grandeur nature, du système de détection des piétons de la Mondeo



Ford Escort Cosworth



82 TOYOTA Le constructeur nippon allie SUV compact et technologie hybride avec le RAV4

94 FORD Ancêtre de la Focus RS, l'Escort Cosworth fait toujours parler d'elle

111 DACIA Décryptage de la campagne télévisée du Duster

120 MERCEDES Lorsqu'un grand cru bordelais reçoit un luxueux cabriolet Classe E

128 TROPHEE ANDROS Tours de piste glacée au volant d'une Andros car électrique

132 FORD De New York à Detroit, à bord de la Mustang cabriolet

138 PASSIONNÉMENT AUTO Rencontre avec l'humoriste Mathieu Madénian

Comment lire nos vidéos

Disponible sur App Store

Google play

auto MOTO
Reader

Téléchargez gratuitement sur votre smartphone ou votre tablette l'appli Auto Moto Reader sur l'AppStore Apple ou le Google Play Android™.*

* Android est une marque déposée de Google Inc.

1

Bonus Vidéo

Dès que vous voyez ce logo sur une page, lancez Auto Moto Reader sur votre smartphone ou votre tablette (connecté en Wi-Fi de préférence, en 4G ou 3G) et attendez que la mise à jour se termine.

2

LE DRAGON EST

Scannez ensuite la page dans son ensemble et non le logo.

3

S'il n'y a qu'une seule vidéo dans la page, elle se lancera immédiatement. Si l'environnement de plusieurs, cliquez sur l'image en surbrillance pour lancer la vidéo associée.

Retrouvez l'ensemble de nos vidéos sur www.auto-moto.com



ENTREZ DANS L'UNIVERS RX



Le nouveau Lexus RX 450h associe un design audacieux au meilleur de la technologie. Grâce à ses nombreux équipements de confort et son intérieur raffiné, le nouveau RX 450h fera de chacun de vos trajets une expérience extraordinaire. Découvrez la référence hybride en matière de SUV de luxe, découvrez le nouveau Lexus RX 450h.

Plus d'informations sur Lexus.fr/RX

Nouveau
RX 450h Hybride



[en direct de la Toile] À la Une d'auto-moto.com

Rendez-vous le 1^{er} mars pour vivre le salon de Genève en direct!



Nouveautés, vidéos exclusives depuis les stands, dernières infos... Dès le mardi 1^{er} mars, toute l'équipe d'auto-moto.com sera mobilisée pour vous faire vivre, en direct, le salon de Genève 2016, depuis le Palexpo.

GENEVA INTERNATIONAL MOTOR SHOW



Scoop !

Les images de la future Audi A3



Juin 2016 sonnera l'heure du lifting pour l'Audi A3, qui soufflera ses 4 bougies. Elle s'inspirera du faciès de l'A4, dont elle reprendra nombre de technologies. Retrouvez les images exclusives sur auto-moto.com.



Vidéos

9 millions de vues en 2015

L'essai décoiffant de la Ferrari 488 Spider, la présentation en avant-première de la Renault Talisman, ou encore la découverte de l'intérieur du nouveau Volkswagen Tiguan. En 2015, les vidéos d'auto-moto.com ont réuni plus de 9 millions de vues. Visionnez-les sur nos chaînes Dailymotion et Youtube.



RETROUVEZ-NOUS SUR

Youtube

Dailymotion

AUTOMOTOMAGAZINE

AUTOMOTO MAGAZINE



J'ai le pouvoir
de protéger
mes covoiturés.



Aucune
démarche
0 €
de plus

Ce qui est essentiel pour moi, c'est de pouvoir rouler responsable.

Alors le covoiturage, c'est une évidence.

Avec la Macif, toutes les personnes qui voyagent avec moi sont assurées.

C'est une garantie qui est déjà intégrée dans mon contrat Auto et ça ne me coûte rien.

Découvrez tous les avantages du contrat Auto Macif
dans l'un de nos points d'accueil ou sur macif.fr



Essentiel pour moi

Les passagers covoiturés sont garantis par le contrat Auto souscrit sans aucune démarche préalable du conducteur assuré.

MUTUELLE ASSURANCE DES COMMERCANTS ET INDUSTRIELS DE FRANCE ET DES CADRES ET SALARIÉS DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE. Société d'assurance mutuelle à cotisations variables. Entreprise régie par le Code des assurances. Siège social : 2 et 4 rue de Pied de Fond 79000 Niort.



TESLA

Lentement, mais sûrement

Le constructeur californien a franchi la barre symbolique des 50 000 unités vendues, avec un total de 50 580 véhicules livrés dans le monde en 2015. Soit une augmentation de 60 % par rapport à 2014. Pour le quatrième trimestre 2015, la hausse atteint même 75 %, puisque 17 192 Model S et 208 Model X ont trouvé preneur durant cette période. En France aussi, la marque poursuit son ascension. De 17 exemplaires écoulés en 2013, la marque est passée à 328 en 2014, puis 708 en 2015, pour représenter aujourd'hui 4,1 % des véhicules électriques vendus dans l'Hexagone. Malgré un prix de base avoisinant les 80 000 € pour une Model S, Tesla occupe la cinquième place du marché, derrière Renault (Zoe), Nissan (Leaf), Peugeot (iOn) et Bolloré (Bluecar).

6,6

C'est, en points, la chute de la part du diesel sur le marché français en 2015. Alors que le nombre total d'immatriculations s'est accru de 6,8 % l'an dernier dans l'Hexagone, la part du diesel ne représente "plus" que 57,2 % des ventes, le mois de décembre ayant enregistré la plus forte baisse (54,4 %). Un net recul qui profite à toutes les autres motorisations. À commencer par l'essence, dont les immatriculations ont progressé de 24,7 % en 2015, pour s'établir à 38,5 % de parts de marché. Viennent ensuite les motorisations hybrides (+0,6 %), électriques (+0,4 %) et hybrides rechargeables (+0,1 %).



VOITURE AUTONOME Pas si sûrs...

Selon l'enquête annuelle, réalisée par l'observatoire Cetelem, auprès de 8 500 automobilistes de 15 pays, 55 % de la population seraient "intéressés par l'utilisation d'une voiture autonome et prêts à acheter une Google car ou une

Apple car". Soit plus d'une personne sur deux. Dans le détail cependant, les résultats sont plus contrastés, les divergences entre pays émergents et pays développés apparaissant nettement. Ainsi, 90 % des Chinois, 85 % des Mexicains, 81 % des Turcs et 80 % des Brésiliens, qui misent sur les acteurs de la nouvelle économie, voient dans la voiture autonome, "un moyen de gagner du temps" – les capitales de ces pays



Das Auto

VOLKSWAGEN

"DAS AUTO" KAPUT

Cela faisait huit ans que ce slogan accompagnait toutes les publicités de la marque allemande à l'échelle mondiale. Deux mots, d'une simplicité biblique, mais à l'efficacité redoutable, qui ont conduit le groupe Volkswagen au sommet de la hiérarchie des constructeurs automobiles. Mais ça, c'était avant. Avant que n'éclate le "dieselgate" et la révélation de l'existence d'un logiciel permettant de réduire les émissions de NOx des véhicules diesel durant l'homologation. Depuis, la marque fait profil bas. Pour redorer une image écornée, le groupe entend faire preuve d'humilité. Exit donc le slogan "Das Auto", jugé trop arrogant. "On nous a reproché de manquer de modestie. Nous acceptons la critique", a déclaré Jacques Rivoal, président du groupe Volkswagen en France. À bon entendeur...

battant des records de circulation urbaine et donc d'encombrement – et "un vrai progrès en termes de confort et de conduite". Un sentiment que ne partage qu'une minorité de Français (37 %), d'Allemands (33 %), d'Anglais (28 %) ou d'Américains (27 %). Très attachés, pour la plupart, à la conduite en elle-même, ils maintiennent leur confiance aux constructeurs traditionnels pour développer la voiture autonome du futur.

BARÈME

Bonus-malus

Conformément à ce qui avait été annoncé par la ministre de l'Écologie, Ségolène Royal, le décret fixant le nouveau barème des bonus 2016 est entré en vigueur le 1^{er} janvier. Premier enseignement : afin de soutenir la mobilité électrique, le bonus de 6 300 € accordé pour l'achat d'un véhicule électrique est maintenu. En revanche, le bonus octroyé aux véhicules

hybrides rechargeables – émettant de 21 à 60 g de CO₂/km – passe de 4 000 à ... 1 000 €, alors que le marché de ces véhicules a connu une progression de 190,5 % en 2015. Enfin, l'achat d'un véhicule hybride essence – *exit* les hybrides diesel – donne désormais lieu à un bonus de 750 €, contre 1 000 € auparavant. Les montants des malus demeurent, eux, inchangés, et s'échelonnent de 150 € (pour les véhicules émettant entre 131 et 135 g de CO₂/km) à 8 000 € (pour ceux émettant plus de 201 g de CO₂/km).



ELECTROMOBILITÉ

Paris récompensée

Organisée par l'association Avere, la sixième édition des trophées des villes électromobiles vient de distribuer ses bons points. Sur les 110 candidatures reçues, 36 d'entre elles, représentant 48 territoires, répondent aux cinq critères nécessaires à la validation de leur dossier : mise en place d'une politique d'incitation à l'utilisation d'un véhicule électrique, présence de véhicules électriques dans les flottes de collectivités, existence d'un service de mobilité électrique, politique de sensibilisation du public et création d'un programme de mobilité durable. Dans la catégorie des villes de plus de 100 000 habitants, Paris a été récompensée pour sa politique de mobilité électrique – incitations financières, développement des services d'auto-partage et des infrastructures, gratuité du stationnement, offre d'abonnement... – au service d'un plan global d'amélioration de la qualité de l'air dans la capitale. Les autres trophées ont mis à l'honneur Valberg (Alpes-Maritimes, 10 000 habitants), Petit-Quevilly, (Seine-Maritime, de 10 000 à 25 000 habitants), Cagnes-sur-Mer (Alpes-Maritimes, de 25 000 à 50 000 habitants), la communauté d'agglomération de Rambouillet (de 50 000 à 100 000 habitants), le conseil régional de la Réunion et le syndicat d'énergie de Vendée.



VERBATIM

« NOUS RÉFLÉCHISONS À LA MEILLEURE FAÇON DE CONSTRUIRE LE RÉSEAU DS, CAR NOUS CONSTATONS UNE HAUSSE SENSIBLE DES VOLUMES APRÈS L'OUVERTURE D'UN DS STORE. »

AMAURY DE BOURMONT,
DIRECTEUR COMMERCE FRANCE
DES MARQUES CITROËN ET DS

+17%

C'est la hausse spectaculaire qu'a connue le marché de la moto en décembre 2015. Les cylindrées de 125 cm³ progressent de 18 %, notamment grâce au nouveau Honda Forza (5 647 immatriculations), tandis que les moyennes et grosses cylindrées gagnent 16,4 %, les modèles phares Yamaha TMax, BMW R1200 GS et Ducati Scrambler permettant aux trois constructeurs de se partager les progressions les plus significatives. Sur l'année 2015, le marché de la moto enregistre ainsi un total de 151 728 immatriculations, contre 151 314 en 2014, soit une

INFRACTION

France-Italie 1-1

D epuis le 1^{er} janvier, les conducteurs italiens n'échappent plus aux amendes en cas d'infraction routière commise sur le sol français. Et réciproquement. En effet, l'accord bilatéral signé entre la France et l'Italie – déjà en vigueur avec le Luxembourg, la Suisse, l'Espagne, la Belgique... – autorise l'échange d'informations entre les États afin de sanctionner 8 types d'infraction : excès de vitesse, alcool au volant, non-port de la ceinture de sécurité, non-respect des feux, drogue au volant, non-port du casque, circulation sur une voie interdite (bandes d'arrêt d'urgence, voies réservées...) et usage du téléphone portable en conduisant. En 2015, près de 414 000 infractions relevées par les radars français concernaient des véhicules immatriculés en Italie... *Vade retro Satanas !*



légère hausse de 0,3 %. Un petit état de grâce qui n'a pas profité aux trois-roues et plus. Après un bon début d'année, boosté par l'arrivée du Quadro4, les ventes ont fortement chuté depuis le mois de juillet, entraînant une baisse globale annuelle de 8 % sur le segment.

L'INSPIRATION PEUT VOUS
CONDUIRE ENCORE PLUS LOIN.


DS 4 CROSSBACK

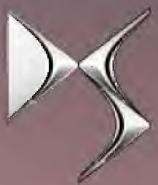
Né pour l'évasion, DS 4 Crossback vous
permet d'explorer de nouveaux territoires.
Grâce à son Contrôle de Traction Intelligent et ses
motorisations efficientes, votre plaisir est garanti
aussi bien en ville que lors de vos envies d'aventures.



DS préfère TOTAL

Spirit of avant-garde = L'esprit d'avant-garde.

CONSOMMATIONS MIXTES ET ÉMISSIONS DE CO₂ DE DS 4 CROSSBACK : DE 3,8 À 5,6 L/100 KM ET DE 100 À 130 G/KM. AUTOMOBILE CITROËN RCS PARIS 642 050 199.



DS AUTOMOBILES

SPIRIT OF
AVANT-GARDE



www.driveDS.fr



Né le 17 décembre 1983 à Gap.
32 ans, marié à Andrea Kaiser,
animatrice de télévision.

SÉBASTIEN OGIER
Triple champion du monde des rallyes

“Le bonheur ne se mesure pas au nombre de victoires”

Avec déjà trois titres en poche, le pilote gapençais-marche dans les pas de son ex-rival et ainé, Sébastien Loeb. À l'entame de cette nouvelle saison, il a volontiers accepté d'ouvrir sa boîte à souvenirs.

C'est votre papa qui vous a donné le goût du sport automobile ?

C'est vrai ! C'était un grand fan d'Ayrton Senna, et il m'emménait, chaque année, sur les essais libres du Grand Prix de Monaco... parce que le jeudi, c'était gratuit. J'ai vu beaucoup de vidéos consacrées au pilote brésilien. Nous allions aussi voir le rallye de Monte-Carlo (que Sébastien Ogier a remporté le 24 janvier dernier, pour la quatrième fois de sa carrière, ndlr), qui passait tout près de chez moi.

Il était livreur de fioul et c'est lui qui vous a dégoté votre premier engin motorisé ?

C'était un kart cross de conception artisanale, avec un moteur de tondeuse Honda. Il l'avait trouvé dans la grange d'un client en faisant sa tournée. Je passais mon temps à faire le tour du pâté de maison dans mon village natal.

Et puis, vous avez eu votre premier vrai karting ?

Dans la famille, on n'était pas très portés sur le sport automobile, en dehors de mon oncle. Il faisait de l'auto-cross et c'est lui qui me l'a offert pour mes 13 ans. J'ai pu faire mes premières expériences sur la piste avec les copains. On passait tous nos samedis sur le circuit d'Embrun. Faute de moyens, la compétition est venue plus tard...

Il a ensuite fallu choisir entre le sport automobile et...

... les boules lyonnaises, que j'ai beaucoup pratiquées durant mon adolescence. Cette activité m'a permis de m'épanouir et m'a servi sur le plan mental. En fait, ma carrière a vraiment pris son envol à 22 ans, avec le Rallye Jeunes FFSA.

À l'époque, vous tapissiez les murs de votre chambre avec des posters de pilotes. Vous en aviez un de Sébastien Loeb ?

Oui, plusieurs même, et ils y sont encore. Dans ma chambre d'ado, rien n'a changé (rires).

Sur le plan professionnel, vous vous êtes orienté vers un BTS de Maintenance en après-vente automobile, suivi d'une formation à l'assistance en rallye, puis d'un stage chez Peugeot Sport. Mais à quels signes avez-vous compris que vous étiez doué ?

Lorsque j'ai commencé le karting avec les potes, j'étais toujours le plus rapide. J'ai vite compris que j'avais un certain talent pour le pilotage. Pour moi, la principale difficulté a consisté à trouver les moyens de faire de la compétition. Sans le Rallye Jeunes, je ne serais jamais devenu pilote.

Parmi les voitures qui ont compté pour vous, il y a d'abord celles que vous avez fait souffrir...

Comme l'AX, dont j'ai fracassé la vitre arrière avec une boule de pétanque. J'avais une dizaine d'années. Mais il n'y avait pas encore de lien avec le sport auto. Elle appartenait à mon grand-père. C'est avec lui que j'ai fait, ensuite, ma conduite accompagnée en Peugeot 106. Il était toujours partant pour m'emmener partout.

Le rêve de jeunesse, c'était plutôt la Citroën Saxo VTS ?

Oui, mais je ne l'ai jamais réalisé. J'ai plutôt roulé dans des petits diesels économiques, avant de connaître ma première Golf. Aujourd'hui, je circule en Volkswagen Touareg, une voiture que j'adore, à la fois pratique et puissante.

Et lorsqu'il vous vient l'envie de vous faire plaisir... Je sors ma Porsche ou ma Ferrari.

Les records, c'est important pour vous ?

Quand j'étais plus jeune, je m'intéressais beaucoup aux statistiques. J'avais l'obsession de décrocher le plus de victoires possibles. Avec le temps, j'ai compris que ce n'était pas ça qui me rendait réellement heureux. Être champion du monde en remportant 5 ou 10 courses ne change rien à la manière dont je l'apprécie... Mais je vous rassure, je reste affamé de victoires. ●

PROPOS RECUEILLIS PAR L. ROBERT

Nouveau Toyota RAV4

HYB



Consommations mixtes (L/100 km) : de 4,9 à 5,1 et émissions de CO₂ (g/km) : de 115 à 118 (B). Données homologuées CE.

Nouveau design et motorisation Hybride inédite. Toyota redéfinit enfin l'univers des SUV. Découvrez de nouvelles sensations de conduite grâce à ses 197 ch et à sa douceur incomparable, notamment en ville. Vivez ainsi de nouvelles émotions en 2 ou 4 roues motrices. Les temps changent, les SUV aussi.

HYBRIDE TOYOTA • ESSENCE • ÉLECTRIQUE

Pas besoin de le brancher

Se recharge en roulant

Conduite fluide et silencieuse



RIDE

Le SUV enfin redéfini

Encore une bonne raison de passer à l'**HYBRIDE TOYOTA**

PASSION [bientôt sur nos routes]



VOLVO

VOLVO S90

JUIN 2016

PRIX DE BASE ≈ 45 000 €



VOLVO S90, LE NOUVEL ÉLAN

Raffinée, statutaire et dotée des dernières technologies en matière de sécurité, la S90 permet à Volvo de faire sa véritable entrée sur le segment des berlines premium.



1 Cuir pleine fleur, bois précieux, chrome... l'habitacle de la S90 est le plus luxueux jamais réalisé par Volvo. Autre innovation notable : le large écran tactile. 2 Signe distinctif de la nouvelle S90 : les imposants feux arrière en "C".



2

Dix ans après son lancement, la S80, dont le positionnement n'était ni tout à fait généraliste, ni tout à fait premium, s'apprête à céder sa place à la S90 avec, à la clef, une spectaculaire montée en gamme. La nouvelle berline du constructeur suédois entend s'attaquer, de front, aux références haut de gamme du segment que sont la BMW Série 5, l'Audi A6 ou la Mercedes Classe E. Pour y parvenir, la scandinave compte sur son style novateur. Certes, ses proportions restent classiques, avec une silhouette tricorps de 4,96 m de long, mais sa face avant affinée, dotée d'une calandre s'étirant à l'horizontal, lui confère une belle prestance. La S90 reprend également le fameux éclairage en "T", découvert sur le SUV XC90, que l'on doit à Thomas Ingenlath, le nouveau patron du style Volvo. Sa chute de toit en pente douce n'est pas sans rappeler celle de l'Audi A7 Sportback, à ceci près que la sino-suédoise (Volvo appartient au chinois Geely Holding depuis 2010) dispose d'une véritable malle et non d'un hayon. Dans la

moyenne de la catégorie, son coffre cube 500 litres. Enfin, difficile de passer à côté des imposants feux arrière en "C", identifiables au premier coup d'œil à la nuit tombée. Pour séduire l'exigeante clientèle européenne, mais aussi, et surtout, la Chine et les États-Unis, la Volvo S90 hérite l'habitacle le plus luxueux jamais réalisé par la marque. Cuir pleine fleur, bois précieux et chrome se mêlent dans une composition raffinée. Si les matériaux sont flatteurs, certains détails de finition déçoivent, à l'image du tunnel central, recouvert de plastique, à l'ajustement précaire. La planche de bord, proche de celle du XC90, se distingue par le traitement plus vertical des grilles de ventilation et par son impressionnante console centrale. Mention spéciale au large écran central, format tablette, regroupant toutes les commandes du système d'info-divertissement le plus connecté du moment. Grâce aux 2,94 m d'empattement, les passagers arrière disposent d'un espace plus accueillant.

Toujours à la pointe de la technologie en

matière de sécurité, Volvo dote sa S90 d'un système de conduite semi-autonome, capable de suivre le marquage au sol pour maintenir automatiquement la voiture dans sa voie de circulation, jusqu'à 130 km/h sur autoroute. Une autre fonctionnalité, unique en son genre, détecte les gros animaux (cerfs, élans, chevaux...), de jour comme de nuit. Après un avertissement sonore, la mise en fonction du freinage d'urgence permet d'éviter la collision.

Côté moteurs, Volvo ne propose que des 4-cylindres, issus de la famille Drive-E. Toutes les versions sont équipées d'une boîte automatique à huit rapports et d'une transmission intégrale, à l'exception de l'entrée de gamme diesel D4 de 190 ch. Un second mazout complète l'offre, en l'occurrence le D5 de 235 ch. En essence, le T6 et sa double suralimentation développe 320 ch, tandis que le T8 Twin Engine ajoute un moteur électrique de 87 ch, situé sur le train arrière, pour faire de la S90 une grande routière hybride rechargeable. ●

PAR J. DELI, PHOTOS C. GASCO/ACE TEAM

NOUVELLE HONDA
JAZZ

V O T R E N O U V E A U L A B O R



C'est le moment de vous occuper de votre liberté : plongée sous-marine, violoncelle, tir à l'arc, apiculture...? À vous de voir, car avec son nouveau look dynamique, son style de monospace urbain, ses sièges arrière magiques, sa nouvelle motorisation 1.3 i-VTEC 102 ch Earth Dreams Technology, ses nouvelles transmissions manuelle à 6 rapports ou automatique CVT, la nouvelle Jazz va vous aider à relever tous les défis !

**All inclusive = Tout inclus

(1) Loyer arrondi à l'euro supérieur. Exemple de Location Longue Durée sur 48 mois et 40 000 Km pour une Jazz 1.3 i-VTEC Elegance au prix remisé de 13 790 € incluant 1 610 € de remise Concessionnaire, 500 € d'aide à la reprise conditionnée à l'acceptation de la reprise par votre Concessionnaire Honda participant hors coût supplémentaire lié à l'option peinture métallisée incluse. Prix catalogue du modèle présenté Jazz 1.3 i-VTEC Exclusive Navi hors option peinture métallisée (460 €) : 19 100 € selon tarif au 02/01/2016. Restitution du véhicule en fin de contrat avec paiement des frais de remise en état standard et des kilométrages supplémentaires. Offre non cumulable réservée aux particuliers sous réserve d'acceptation par CA Consumer Finance sous la marque

ATOIRE D'EXPÉRIENCES



GAMME JAZZ À PARTIR DE

249 €

PAR MOIS SUR 48 MOIS
SANS APPORT⁽¹⁾

**ALL
INCLUSIVE[™]**

LOCATION
ENTRETIEN
GARANTIE
ASSISTANCE



Diplômée des Beaux-Arts, ma mère avait toujours un pinceau ou un crayon à la main. Mon attrait pour le dessin vient sûrement de là. Ma passion pour l'automobile a démarré avec la **Lancia Stratos**, qui remportait presque tous les rallyes lorsque j'étais gamin, et la **Citroën DS** d'un ami de mon père. Ces deux voitures m'ont tellement marqué qu'elles ont effacé toutes les autres de ma mémoire. Pour moi, c'est un peu comme si elles venaient du futur. Un peu plus tard, je me suis donc naturellement inscrit à l'école des Arts Appliqués, en section transport. En cours, je dessinais aussi bien des cuillères que des yachts. En 1994, j'ai gagné un concours, grâce auquel j'ai pu faire un stage chez Lancia. Constructeur pour lequel j'ai dessiné la voiture dont je suis le plus fier à ce jour : le concept **Fulvia**, dévoilé au salon de Genève en 2003. J'aimerais beaucoup concevoir la nouvelle Citroën DS. Le rêve serait d'avoir carte blanche, comme les concepteurs de l'époque, car selon moi, Citroën a réinventé l'automobile en 1955. Plus généralement, je puisse mon inspiration dans l'étude des formes, les travaux du peintre Piet Mondrian ou les œuvres de l'impressionniste **Claude Monet**. En réalité, j'évite de regarder les autres voitures pour ne pas subir la moindre influence. J'ai beaucoup de respect pour les designers de la nouvelle Fiat 500 et de tous ses dérivés. C'est un modèle iconique qui n'a pas perdu de vue l'héritage de Fiat : simplicité et fonctionnalité. Vous constaterez, dans les prochains mois, que nous demeurons fidèles à ces principes avec les déclinaisons de la nouvelle Tipo. ●

PROPOS REÇUEILLIS PAR S. LARROUMET



ALBERTO DILILLO
directeur du style
de Fiat



La Lancia Stratos, à laquelle il doit sa passion pour l'automobile...



... tout comme la Citroën DS.



Le concept Fulvia, dont il est le plus fier.



L'une de ses sources d'inspiration : l'impressionnisme de Claude Monet (*Les coquelicots*).

WATCH⁽¹⁾

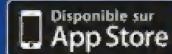
★★★★★



**PMU, 1^{ER} OPÉRATEUR DE PARIS⁽²⁾
SUR MONTRES CONNECTÉES**

JUSQU'À
170€
OFFERT⁽³⁾

Téléchargez sur



(1) - Watch = Montre. (2) - 1^{er} opérateur de paris en France. (3) - Offre de bienvenue jusqu'à 170 € valable jusqu'au 31/03/2016 - Hippique : 50 % des enjeux recrédités dans la limite de 50 € / Sport : 1^{er} pari perdant recrédié, dans la limite de 100 € / Poker : 5 € à l'ouverture du compte + 15 € à la confirmation du compte. Voir détails et conditions de l'offre sur PMU.fr.

FORD FOCUS RS

→ 2.3 litres, 350 ch, à partir de 39 600 €



À fond la Ford

Nous avons pris les commandes de celle qui s'annonce déjà comme la meilleure sportive de l'année 2016. Vraiment magique cette pilule bleue.





Je suis bleue, mon logo est ovale. J'ai pour principale fonction d'exciter le palpitant. L'effet, quasi immédiat, suscite un plaisir extrême. Mais je ne peux être prescrit qu'aux individus majeurs. Je suis, je suis, je suis... La nouvelle Focus RS, évidemment. Moins facile à absorber que la fameuse pilule, la sportive Ford partage la même couleur que le cachet vendu sous ordonnance. Aguicheurs et accessibles, l'un et l'autre, ils distillent du bonheur à tous ceux qui y goûtent.

Si la RS gronde fort, elle le doit à son moteur. Dérivé du bloc aluminium de la Mustang, son 4-cylindres turbo de 350 ch pour 440 Nm (voire 470 Nm durant 15 secondes) profite d'un échappement XXL éructant à l'envie. Plus que par ses

gémissements enivrants, mais pas aussi caillerous que ceux de la précédente génération, c'est par son comportement routier que la Focus RS impressionne.

Dotée d'une transmission intégrale, non permanente, fournie par l'équipementier GKN, la compacte germano-américaine fait appel à un arbre de transmission rigide et à deux embrayages électro-hydrauliques (un par roue arrière). Jusqu'à 70 % du couple moteur peuvent ainsi desservir le train arrière, voire une seule des deux roues, selon les conditions d'adhérence. On parle alors de vectorisation

du couple, un atout déterminant pour optimiser la motricité.

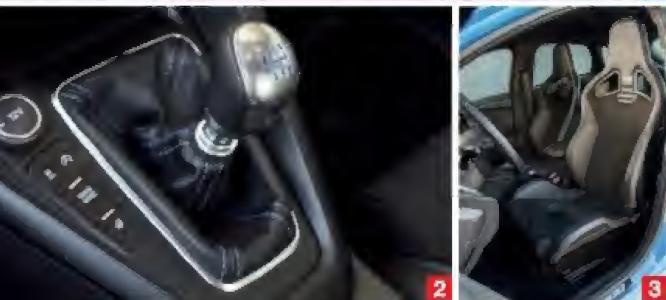
Mais il y a encore plus surprenant : Ford a choisi de différencier le rapport de démultiplication entre les deux essieux. Lorsqu'il est entraîné, l'arrière tourne 1,8 % plus vite que l'avant. Résultat : la Focus RS se comporte plutôt en propulsion qu'en traction. À bon rythme, elle révèle une agilité diabolique, tout en demeurant saine et sécurisante. Chaussée de Michelin Pilot SuperSport scotchés au bitume (les Pilot Sport Cup 2 sont en option), cette cinq portes parfaitement délurée laisse volontiers ses roues arrière élargir la trajectoire ; l'amplitude de la dérive étant déterminée par la pression sur l'accélérateur. En cas d'excès d'optimisme en entrée de virage, une

On aime

- Comportement routier extraordinaire
- Polyvalence et homogénéité
- Efficacité et facilité de conduite
- Performances moteur

On aime moins

- Poids élevé
- Ses concurrentes n'ont plus d'intérêt !



2



3

1 La position de conduite est parfaite et le confort plus que correct. En haut de la console centrale, pour ajouter une touche sportive, la Focus indique la pression du turbo et celle de l'huile. **2** Le levier a été raccourci pour réduire le temps de passage des 6 rapports de la boîte. **3** Ornés du logo RS, les sièges baquets Recaro sont fournis en série. **4** La Focus répond à 4 programmes de conduite, agissant sur la transmission, la direction, la suspension, le moteur, les échappements et l'antidérapage ESC.



4

amorce de sous-virage apparaît. Inutile de solliciter les étriers de freins Brembo (peints en bleu, en option) à 4 pistons, il suffit de conserver l'angle du volant... et le pied droit sur l'accélérateur. Comme sur un rail, malgré ses 1600 kg, la Focus RS reprend alors sa course. Efficace, l'antidérapage électronique ESC brille par la pertinence de ses interventions. Quasiment imperceptibles, elles procurent au conducteur l'agréable sensation d'être un excellent pilote. Un pur régal.

Bénéficiant d'une structure rigidifiée par rapport à celle de la Focus classique, et d'amortisseurs plus fermes (de 33 % à l'avant et 38 % à l'arrière), la RS profite également d'une suspension pilotée permettant d'ajuster la raideur, selon le terrain de jeu. Confortable en mode

Plaisir fumant



Pour les sensations fortes, Ford a développé un mode de conduite baptisé Drift. Plus encore qu'en mode "track", l'essieu arrière de la Focus élargit la courbe sur simple demande, rappelant le comportement d'une surpuissante propulsion. Il suffit d'un parking de supermarché désert pour apprendre, rapidement, à tourner "à l'équerre" autour d'un cône, pneus fumants et hurlants.

"normal", la suspension devient très ferme en mode "track". Eh oui, plaisir n'est pas toujours synonyme de douceur... Sauf côté tarif, la Focus s'affichant à 39 600 €, soit entre 15 000 et 18 000 € de moins que les Mercedes A45 AMG (381 ch) et Audi RS3 (367 ch). Un cadeau ! ●

PAR L. PINEL, PHOTOS T. ANTOINE/ACE TEAM



NOTRE VERDICT

Élu médicament de l'année, la Focus RS procure un plaisir de conduite imbattable. Autant dire qu'elle met la "pilule" à toutes ses concurrentes, plus chères qu'elle pour la plupart.

FORD FOCUS RS

Données constructeur



Acheter

RS 2.3 ECOBOOST

Version essayée : 39 600 €
À partir de 39 600 €

Conso urbaine/extra-urbaine	10/6,3
moyenne constructeur	7,7
CO ₂ (g/km)/malus	175/2200 €
Garantie : 2 ans, kilométrage illimité	
Puissance fiscale	24
Pays de fabrication	Allemagne

GAMME PROPOSÉE

Essence de 85 à 350 ch de 19 100 € à 39 600 €

Diesel de 95 à 185 ch de 23 100 € à 32 700 €

Conduire

Moteur : transversal avant, 4-cylindres, essence, turbo, 16 soupapes, distribution variable, injection directe, 2261 cm³.

Transmission	intégrale, mécanique, 6 vitesses
Puissance (ch à tr/min)	350 à 6000
Couple (Nm à tr/min)	440 à 2000
Poids (kg)	1 599
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,39x1,82x1,47
Empattement (m)	2,65
Réservoir (l)	51
Vitesse maxi (km/h)	266
0 à 100 km/h	4,7
Pneus de série	235/35 R 19
Pneus de l'essai :	Michelin Pilot Super Sport
Crash-test EuroNCAP	★★★★★

Note écologique
nc/20

Vivre

Largueur coudes AV/AR (cm) 146/143

Espace jambes AR (cm) 70

Coffre à 5/à 2 (l) 260/1045

ÉQUIPEMENT

ABS/ESP	série/série
6 airbags	série
Régul./limiteur de vitesse	230 €
Démarrage "mains-libres"	série
Radio CD/MP3 Bluetooth	série
Amortissement piloté	série
Climatisation auto, 2 zones	série
GPS, radio CD et Bluetooth	série
Jantes alliage 19"	série
Sièges sport Recaro RS	série
Selle cuir/tissu	série
Projecteurs bixénon	série
Sièges AV et volant chauffants	550 €
Radars/Caméra de recul	260 €/250 €
Étriers de freins AV bleu	170 €
Peinture métal/bleu Nitrous	600 €/1 200 €

Compactes

Lancée le mois dernier, la nouvelle Renault Mégane a trouvé à qui parler. VW Golf et Peugeot 308, deux des références du segment, l'attendent de pied ferme.



RENAULT MÉGANE

→ 1.5 Energy dCi Intens, 110 ch, à partir de 27 600 €

à suivre

VOLKSWAGEN GOLF

→ 1.6 TDI BlueMotion Confortline 5 portes,
110 ch, à partir de 28120 €



PEUGEOT 308

→ 1.6 BlueHDi Allure, 120 ch, à partir de 27550 €



RENAULT MÉGANE

On aime

Au sein d'une gamme en plein renouvellement, la Mégane est un produit phare pour Renault, qui compte replacer sa compacte dans le top 5 des ventes françaises ; un objectif réalisable, compte tenu des qualités de cette quatrième génération. Même avec un modeste diesel 1.5 dCi 110 ch sous le capot, la Mégane se révèle agréable à conduire. Bien servie par sa plate-forme CMF, déjà utilisée par les Espace, Kadjar, Talisman et Nissan Qashqai, la Renault affiche une tenue de route imperturbable. Elle se distingue aussi par la douceur de ses commandes, sa suspension plus moelleuse que par le passé et soninsonorisation très soignée. En conduite coulée ou sur les longs trajets, cette paisible berline semble toute indiquée. D'autant que ses sièges vous

accueillent confortablement. Aux places arrière, cependant, la compacte au losange présente une largeur aux coudes inférieure à celle de ses rivales, mais elle offre plus d'espace aux jambes. Ceux qui reprochent à la Mégane un certain déficit technologique vont devoir réviser leur jugement. Dotée de l'interface multimédia R-Link 2 (en série sur Intens), concentrant la radio, la téléphonie, la gestion des applis et le GPS, la Renault affiche une vraie modernité. Les équipements de sécurité et les aides à la conduite sont désormais présents, en série sur Intens (caméra de recul, freinage actif d'urgence, alerte de distance de sécurité) ou en option (affichage tête-haute, stationnement semi-automatique, caméra de recul, avertisseur d'angle mort, régulateur de vitesse adaptatif...).





1 Agréable, douce et silencieuse, la Mégane est idéale pour les longs trajets. **2** Le frein à main correspond à la finition Zen. Il est électrique à partir du niveau Intens. **3** La présentation et la couleur du compteur peuvent être paramétrées depuis l'écran tactile et selon l'humeur du conducteur. **4** En finition Intens, la taille de l'écran tactile passe à 8,7". **5** La trappe à carburant sans bouchon est inédite. **6** Le volume du coffre est généreux, mais il est impossible de ménager une surface plane une fois les dossier rabattus. **7** C'est à bord de la Mégane que l'espace aux jambes est le plus conséquent à l'arrière.



On aime moins

Avec un empattement allongé de 3 cm par rapport à celui de sa devancière, la Mégane 4 se révèle moins dynamique que par le passé, son amortissement engendrant certains mouvements de caisse à rythme soutenu. À moins d'opter pour la version GT, la seule à disposer, pour l'instant, des roues arrière directrices, on ne peut pas dire que sa conduite procure le grand frisson. Trop placide et sans relief, cette compacte nous laisse sur notre faim. Moins agile que l'ancienne mouture, elle témoigne, malgré tout, d'une tenue de route irréprochable. Côté modularité, la Mégane n'est pas exempte de reproches non plus. Une fois repliée, la banquette 60/40

ne ménage, hélas, pas de plancher plat. Et la finition souffre de la comparaison avec ses rivales Golf et 308. La qualité de certains plastiques laisse à désirer, l'emplacement des commandes de vitres électriques (trop reculées sur les contre-portes avant) n'est pas pratique et plusieurs fonctions ne sont pas simples à trouver dans les sous-menus de l'écran tactile. Enfin, malgré sa cylindrée inférieure à celle des Peugeot et Volkswagen, et en dépit de performances moins relevées, la Renault consomme... davantage. Nous l'avons, en effet, mesurée à 5,9 l/100 km moyenne, lorsqu'une Peugeot 308 se contente, elle, de 5,2 l/100 km. ●



PEUGEOT 308

On aime

Côté sensations et comportement routier, elle fait l'unanimité. Tout en restant confortable, la Peugeot 308 se montre diablement plaisante à mener. Guidée par un train avant ultra précis, lui-même commandé par un volant "taille S" simple à manier, la française dispose d'un châssis au sommet de la catégorie. Il se révèle si dynamique qu'il transformerait presque les sages conducteurs en pilotes de rallye ; un sentiment conforté par la position de conduite ajustable à souhait et le combiné d'instrumentation, haut perché, permettant de lire les compteurs – presque – sans quitter la route des yeux. Original, le tableau de bord exhibe un compte-tours "inversé" : à l'accélération, l'aiguille tourne dans le sens antihoraire. Un détail surprenant... auquel on s'habitue rapidement. Seule voiture de notre comparatif à être fabriquée en France, la lionne profite d'une boîte de vitesses bien guidée et d'un moteur BlueHDi 120 ch au-dessus

du lot, en performances comme en agrément. Doté d'un système de traitement des oxydes d'azote par injection d'AdBlue, ce diesel témoigne d'une remarquable sobriété. Avec un sixième rapport exagérément long (dans le but de réduire la consommation sur autoroute) et un réservoir dont la contenance atteint 53 litres – contre 47 litres pour celui de la Mégane – la Peugeot peut parcourir 1000 km sans passer par la station. Pendant que le conducteur se régale, les passagers profitent, également, du voyage, même si l'habitabilité à bord de cette 308 n'est pas aussi généreuse que dans la Golf, notamment à l'arrière. Présentation flatteuse, qualité de fabrication sérieuse, planche de bord épurée, mais agréable à regarder... la Peugeot se fend également d'un équipement généreux, auquel il ne manque que la surveillance des angles morts, le stationnement semi-automatique et la caméra de recul, disponibles dans un pack d'options, proposé à 800 €.





1 Position de conduite parfaite, présentation soignée, la 308 a le sens de l'accueil. **2** Sur le tableau de bord, le compte-tours est inversé. À l'accélération, l'aiguille tourne dans le sens antihoraire. **3** Toutes les fonctions de confort et de divertissement se contrôlent depuis l'écran tactile. **4** Tout petit, le volant contribue aux excellentes sensations de conduite. **5** En finition GT Line, la 308 profite de jantes spécifiques. **6** Avec 420 litres de volume, le coffre s'inscrit dans la moyenne de la catégorie. **7** Moins spacieuse que ses rivales, la 308 préserve toutefois un espace convenable aux passagers installés à l'arrière.



5



6



7



On aime moins

Si la 308 a parfaitement géré le virage du numérique, elle en a, peut-être, fait un peu trop. Qu'il s'agisse de la radio, de la téléphonie, de la navigation ou de la climatisation, il faut toujours passer par l'écran tactile. Pas pratique lorsqu'il s'agit simplement de réduire la ventilation... On peut aussi s'agacer de ses compteurs dissimulés derrière le volant, selon la position

de conduite adoptée. Un peu moins habitable que ses rivales, aux places arrière surtout, la 308 affiche, enfin, moins de confiance en sa fiabilité que les Golf et Mégane. La préconisation du constructeur pour les intervalles de révision invite les propriétaires à se rendre en concession tous les ans. Chez Renault et Volkswagen, c'est tous les deux ans. Pas très rassurant... ●



VOLKSWAGEN GOLF

On aime

Ami-chemin entre les compactes classiques et les "premium" badgées Audi, Mercedes ou BMW, la Golf bénéficie d'une belle image de marque. Comme les modèles haut de gamme, elle profite d'une qualité de fabrication remarquable, plus flatteuse que celle des modèles français, et d'une présentation sobre et de bon goût. Si la planche de bord manque d'un brin d'originalité, elle ne craint pas les années qui passent. L'ergonomie, sans fausse note, permet de contrôler aisément chaque commande, même lorsque l'on prend place à bord pour la première fois. L'habitabilité, la garde-au-toit, aux places arrière notamment, constituent l'autre point fort de la Golf, qui peut également compter sur un équipement à la pointe. C'est la seule du lot, par exemple, à pouvoir bénéficier du maintien actif dans la file de circulation, un système capable

d'agir sur la direction à partir de 65 km/h, sans intervention humaine. Par le biais de packs d'options d'aides à la conduite, la VW peut recevoir la reconnaissance des panneaux, le freinage d'urgence automatique, la surveillance des angles morts, le stationnement partiellement autonome et la caméra de recul. Les possibilités sont multiples pour enrichir la dotation de cette compacte qui, sur les trois modèles comparés, a obtenu le meilleur résultat au crash-test EuroNCAP. Son moteur 1.6 TDI 110 version BlueMotion s'en tire avec les honneurs. Il assure côté performances et sa consommation moyenne s'établit, selon nos mesures, à 5,6 l/100 km, à mi-chemin entre celle des Mégane et 308. Le niveau de confort donne envie de voyager loin et le comportement routier, à défaut d'extrême dynamisme, brille par son équilibre rassurant.





1 La présentation est très classique et d'une grande sobriété, mais l'ergonomie est irréprochable. **2** En option, la Golf peut profiter d'un système de maintien actif dans la voie de circulation. **3** En finition Confortline, le GPS est en option (facturée 680 €), alors qu'il est disponible en série sur les rivales Mégane et 308. **4** La caméra de recul, logée dans le logo VW, figure parmi les options. **5** En dépit d'un volume un peu chiche (308 litres seulement), le coffre est accessible et profite d'un faux plancher amovible. **6** On voyage confortablement en Golf, grâce à une belle habitabilité aux places arrière.



On aime moins

Malgré un tarif plus élevé, la Golf hérite une dotation moins fournie que ses rivales françaises. Il faut donc ajouter 680 € pour profiter du GPS et 190 € pour les rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement. Des équipements livrés en série sur les 308 et Mégane. En plus, la Volkswagen affiche le volume de coffre le plus modeste, même si elle dispose d'une modularité plus aboutie avec une banquette

60/40 ménageant une vaste surface plane (grâce au faux plancher du coffre) une fois les dossier rabattus. En dépit d'une commande plaisante à manipuler, la boîte de vitesses à 6 rapports souffre d'un étagement long, qui profite à la vitesse de pointe... mais nuit aux reprises. Elle est associée à un moteur TDI dont les vocalises manquent cruellement de discrétion à froid. ●

PAR L. PINEL, PHOTOS C. CHOULOT

RENAULT MÉGANE

1.5 dCi 110

Intens **27 600 €**

PEUGEOT 308

1.6 BlueHDI 120

Allure **27 550 €**

VOLKSWAGEN GOLF 5 P.

1.6 TDI 110 BlueMotion

Confortline **28 120 €**



A C H E T E R

	MÉGANE	308	GOLF
Prix	27 600 €	27 550 €	28 120 €
Valeur résiduelle après 24 mois	16 008 €	15 759 €	18 081 €
Gamme essence	100 à 205 ch 18 200 à 31 900 €	82 à 270 ch 18 800 à 37 400 €	85 à 300 ch 18 850 à 44 540 €
Gamme diesel	90 à 165 ch 22 100 € à 26 600 €	100 à 180 ch 22 600 à 34 400 €	90 à 184 ch 23 610 à 38 210 €
Gamme hybride/électrique	en 2017/hon	non/non	38 190 €/39 600 €
Puissance fiscale (CV)	5	5	5
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité
Conso ville/route/autoroute	6,2/5,7/5,9	5,1/5,1/5,8	5,8/5,5/5,8
moyenne AM/constructeur	5,9/3,7	5,2/3,2	5,6/3,4
CO ₂ (g/km)/bonus-malus	95/0 €	84/0 €	89/0 €
Note écologique	9/20	10,3/20	10,3/20
Intervalle de révision	2 ans/30 000 km	1 an/25 000 km	2 ans/30 000 km
Pays de production	Espagne	France	Allemagne

NOTES

Prix d'achat	27/40	308	25/40
Consommation	15/20	18/20	17/20
Valeur résiduelle	12/20	12/20	14/20

54

57

56

V I V R E

	MÉGANE	308	GOLF
Largeur coudes AV/AR (cm)	150/143	147/144	150/145
Espace jambes AR (cm)	76	72	74
Garde au toit AV/AR (cm)	101/96	102/95	100/98
Bruit ralenti/accél./130 (dB)	42/46/69	45/68/70	45/70/70
Coffre à 5/à 2 (l)	434/1 247	420/1 228	380/1 270
Hauteur de seuil de coffre (cm)	76	69	67

ÉQUIPEMENT

Climatisation auto. 2 zones	série	série	série
GPS/Bluetooth	série/série	série/série	680 €/série
Accès et démarrage sans clé	série	500 €	non
Multimédia à écran tactile	série	série	série
Phares "full LED"/bixénon	série/non	série/non	non/1 122 €
Phares et essuie-glace auto.	série	série	série
Sièges AV chauff./massants	1 500 €*	1 710 €*/non	652 €/non
Sellerie cuir	1 500 €*	1 710 €*	non
Toit panoramique/couvrant	non/800 €	610 €/non	non/1 145 €
Boîte auto. ou robotisée	1 130 €	1 300 €	1 500 €

*options groupées

Habitabilité et modularité	8/10	6/10	8/10
Confort de suspension	8/10	7/10	7/10
Équipement de confort	8/10	7/10	5/10
Finition et présentation	6/10	7/10	8/10
Confort acoustique	8/10	7/10	7/10
Volume du coffre	8/10	8/10	7/10

VIVRE/60

46

42

42

C O N D U I R E

	MÉGANE	308	GOLF
Moteur	transversal, 4-cylindres en ligne, turbo-diesel, rampe commune, injection directe, FAP, stop & start, 8 soupapes, distribution par courroie		
Cylindrée (cm ³)	1 461	1 560	1 598
Transmission	traction, mécanique, 6 vitesses		
Puissance (ch à tr/min)	110 à 4 000	120 à 3 500	110 à 3 200
Couple (Nm à tr/min)	260 à 1 750	300 à 1 750	250 à 1 500
Poids (kg)	1 340	1 306	1 320
Répartition masses AV/AR (%)	nm	61/39	63/37
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,36x1,81x1,45	4,25x1,81x1,46	4,26x1,79x1,45
Empattement (m)	2,67	2,62	2,64
Réservoir (l)/autonomie (km)	47/790	53/1 010	50/890
Ø de braquage (m)	11,2	10,4	10,9
Vitesse maxi (km/h)	188	196	200
0 à 100 km/h/1 000 m DA	11"4/33"5	10"6/32"2	11"1/33"1
80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	8"7/11"1/14"7	8"2/10"6/16"8	9"7/12"1/17"6
Pneus de série	225/45 R 17	205/55 R 16	205/55 R 16
Pneus de l'essai :	ContiEcoContact5	Michelin EnergySaver	Michelin EnergySaver
Crash-test EuroNCAP	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Protection adulte/enfant	88 %/87 %	92 %/79 %	94 %/89 %
Freinage 130 km/h à 0 (m)	67	66	66

ÉQUIPEMENT

ABS/ESP	série/série	série/série	série/série
6 airbags	série	série	série
Airbags genoux cond./latéraux AR	non	non	serie/359 €
Freinage d'urgence auto.	série	410 €*	830 €**
Régul./limit. de vitesse/adaptatif	série/300 €	série/410 €*	série/830 €**
Surveillance des angles morts	500 €*	800 €*	354 €
Stationnement semi-auto.	500 €*	800 €*	840 €***
Affichage tête-haute	400 €	non	non
Aide au parking AV/AR	série/série	série/série	série/série
Rétro. rabattables élec.	série	série	190 €
Caméra de recul	série	800 €*	840 €***
Contrôle pression des pneus	série	série	série

*options groupées **options groupées + GPS ***options groupées + maintien dans la voie

NOTES

Moteur et boîte de vitesses	7/10	8/10	7/10
Agrément de conduite	7/10	9/10	7/10
Ergonomie	8/10	7/10	9/10
Performances	6/10	7/10	6/10
Efficacité freinage	7/10	8/10	8/10
Equipements de sécurité	8/10	7/10	7/10

CONDUIRE/60

43

46

44

308

145/200

MÉGANE

143/200

GOLF

142/200

auto MOTO NOTRE VERDICT

Bien née, la Mégane brille par son confort et son habitabilité. Agréable au quotidien, elle doit cependant composer avec une 308 à l'étonnante sobriété et à l'agrément de conduite imbattable. Homogène et flatteuse, la Golf pâtit d'un tarif plus élevé et d'un équipement moins généreux.

VOLKSWAGEN GOLF GTI CLUBSPORT

→ 2.0 TSI, 265 ch, ≈ 37 500 €



Tonique, la quadra !

Pour fêter ses 40 printemps, la compacte allemande reçoit un bon coup de fouet.

La Golf GTI est à l'automobile ce que la météo est au journal télévisé : un incontournable en constante évolution, un sujet dont on parle tout le temps au point de s'en lasser parfois. Aussi légendaire que la BMW M3, et presque autant que la Porsche 911, la populaire sportive allemande est entrée dans sa quarantième année d'existence. Pour célébrer dignement l'événement, Volkswagen a développé la série spéciale Clubsport, reconnaissable à sa carrosserie biton (en option), ses boucliers redessinés, son aileron pour coller l'asphalte et ses badges Clubsport apposés sur les flancs.

En s'installant à bord, on remarque d'emblée son volant, recouvert d'Alcantara, avec une surpiquûre rouge pour désigner le point milieu. Pour le reste, à l'exception de sièges baquets proposés en option, on retrouve, trait pour trait, l'atmosphère d'une GTI classique de 220 ch. Il est donc temps de démarrer... Si les premiers tours de pistons se font discrets, le doux feulement émanant de la double sortie d'échappement donne envie d'en savoir plus. Grâce à la fonction launch control, active de 0 à 200 km/h, la transmission DSG à double embrayage autorise les décollages immédiats. Au contraire, la boîte manuelle oblige le conducteur à transpirer sang et eau pour affoler le chrono. Mais son maniement précis et son verrouillage ferme séduisent, tout en facilitant la gestion du régime moteur du quatre-cylindres TSI. Ce bloc 2 litres voit sa puissance passer de 265 à 290 ch durant dix secondes en mode S lorsqu'on écrase la pédale d'accélérateur de la 3^e à

la 6^e. Ce boost bienvenu, engendré par une surpression du turbo, permet à la GTI de Wolfsburg de se situer entre une Peugeot 308 GTi (270 ch) et une Honda Civic Type-R (310 ch). Belles références. Dix secondes de plus sont requises avant de pouvoir en profiter à nouveau. Un laps de temps suffisant pour enchaîner deux virages sur le circuit de Portimão, au sud du Portugal, lieu de notre essai.

Suffisant aussi pour constater que cette Golf très délurée se jette d'un vibrer à l'autre sans lâcher la corde et que sa direction se montre aussi directe que précise. Posée sur des roues de 19 pouces, chaussées de Michelin Pilot Sport Cup 2, et perchée sur des suspensions raffermisses de 10 % par rapport à celles d'une GTI classique, la Clubsport fascine par la qualité de sa

tenue de route et son extrême dynamisme, même si elle se révèle plus efficace que démonstrative. Avec elle, ne comptez pas enrouler les virages en travers. Rivé au sol, l'essieu arrière n'est pas du genre à passer devant, même en le provoquant franchement. Déjà considérée comme un collector, la Golf GTI Clubsport ne sera commercialisée qu'à l'été 2016, pour 37 500 € environ. Avis aux amateurs de quadras en quête de sensations... ●

PAR L. PINEL, PHOTOS DR

auto MOTO NOTRE VERDICT

Enthousiasmante sur circuit, la Clubsport constitue une alternative crédible à la Peugeot 308 GTi, avec un petit truc en plus : le boost !

VOLKSWAGEN GOLF

Données constructeur

Acheter

GTI CLUBSPORT 3 PORTES

Version essayée : environ 39 000 €
À partir de 37 500 € (estimation)

Conso urbaine/extr. urbaine	nc
moyenne constructeur	7
CO ₂ (g/km) malus	162/2 200 €
Garantie : 2 ans/kilométrage illimité	
Puissance fiscale	nc
Pays de fabrication	Allemagne

GAMME PROPOSÉE

Essence de 85 à 300 ch de 18 650 à 44 030 €

Électrique 115 ch, 37 700 €

Hybride 204 ch, 38 990 €

Conduire

Moteur : AV, transversal, 4-cylindres, essence, turbo, 16 soupapes, injection directe et indirecte, distribution variable, 1 984 cm³

Transmission	traction, mécanique, 6 vitesses
Puissance (ch à tr/min)	265 à 5 350
Couple (Nm à tr/min)	350 à 1 700
Poids (kg)	1 375
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,27x1,79x1,44
Empattement (m)	2,64
Réservoir (l)	50
Vitesse maxi (km/h)	250
0 à 100 km/h/1 000 m DA	5,9/nc
Pneus de série	235/35 ZR 19
Pneus de l'essai	Michelin Pilot Sport Cup 2
Crash-test EuroNCAP	★★★★★

Note écologique nc/20

Vivre

Largeur coudes AV/AR (cm)	150/147
Espace jambes AR (cm)	74
Coffre à 5/à 2 (l)	380/1 270

ÉQUIPEMENT

ABS/ESP	série
7 airbags (genoux conduct.)	série
Climatisation auto, 2 zones	série
Sièges AV sport/baquets	série/option
Caméra de recul	série
Accès et démarrage sans clé	série
Régulateur de vitesse	série
Ord. de bord à écran tactile	série
Volant Alcantara	série
Connectivité Bluetooth	série
Audio 10 HP 400 W	option
Phares et essuie-glace auto.	série
Projecteurs bi-xénon	série
Michelin Pilot Sport Cup 2	option
Différentiel autobloquant	série

FIAT TIPO

► 1.6 MultiJet, 120 ch, Lounge, ~19 500 €



Quantité négligée

Remplaçante de la Bravo, disparue en 2014, la nouvelle berline tricorps de Fiat réinvestit discrètement le segment des compactes.

Tipo, un nom synonyme de succès chez le constructeur italien. Née en 1988, la précédente génération s'est vendue à 2 millions d'exemplaires. Également nommée Aegea sur les marchés émergents auxquels elle est principalement destinée, la nouvelle Tipo est construite à Bursa, en Turquie. À cheval entre l'Europe et l'Asie, la berline tricorps souffle le chaud et le froid. L'utilisation de la plate-forme modulable des 500L/X et de la Jeep Renegade a permis d'étirer son empattement jusqu'à 2,64 m. En dépit de son gabarit plutôt ramassé (4,53 m), la familiale propose une habitabilité correcte aux places arrière (72 cm en espace aux jambes, 146 cm en largeur aux coudes),

permettant à trois adultes de s'installer sans peine sur la banquette. Des valeurs qui séduiront les taxis, et que vient conforter le volume généreux de la malle (520 litres).

Mais ils regretteront sans doute que le couvercle du coffre ne soit pas capitonné et que la qualité de la finition dans l'habitacle ne soit pas plus soignée. S'il faut souligner l'effort de présentation de la planche de bord, au dessin contemporain, et la présence d'un écran tactile permettant de commander

les systèmes d'info-divertissement et de navigation, il est dommageable, voire inexplicable, de constater la présence de plastique moussé... à l'apparence dure et brillante (!).

Derrière le volant, l'impression serait plutôt tiède. Rassurante à mener, la nouvelle Tipo hérite un agrément de conduite quelconque, dû à une direction à l'assistance électrique légère, mais manquant de précision, un amortissement confortable en ville, mais qui perd de sa consistance dès que le rythme s'accélère, et un moteur 1.6 MultiJet 120 ch volontaire, mais rugueux et sonore, au ralenti comme à l'accélération. Heureusement, il se montre plutôt sobre (4,2 l/100 km, selon Fiat).

On aime

- Tarif très compétitif
- Équipement complet
- Confort correct
- Effort de présentation
- Volume du coffre, habitabilité

On aime moins

- Agrément de conduite sans éclat
- Finition perfectible
- Diesel trop sonore



1 Le dessin de la planche de bord est assez valorisant, mais la finition déçoit.
2 Gros atout de cette Tipo : son coffre de 520 litres. Dommage que le couvercle ne soit pas capitonné.

3 Reprise des 500 X et L, l'écran multifonction est très facile d'utilisation.
4 Pratique, le bouchon de la trappe à carburant a disparu.

L'italienne devrait faire, en revanche, l'unanimité côté tarif. Même s'il n'est pas encore officiel, le prix de la version 1.6 Multijet Lounge serait de 19 500 €. Soit 5 000 € de moins que sa concurrente, la Seat Toledo 1.6 TDI 115 (24 405 €), à la finition certes plus valorisante. En finition de base, Pop, la compacte low-cost devrait même débuter à 13 500 € avec un moteur 1.4 essence de 95 ch. Lancée au printemps, la Tipo sera également déclinée, durant l'été, en carrosseries cinq portes et break. ●

PAR S. LARROUMET,

PHOTOS C. HUNICKER/ACE TEAM, DR



NOTRE VERDICT

Fréquentable mais pas envirante, la nouvelle Tipo signe le retour timide de Fiat dans le segment des compactes. Mais son tarif canon, son habitabilité correcte et son coffre immense séduiront ceux qui en veulent beaucoup pour pas cher.



FIAT TIPO

Données constructeur



Acheter

1.6 MULTIJET LOUNGE

Version essayée: ≈ 19 500 €
 À partir de ≈ 18 000 €

Conso urbaine/extra-urbaine	5,2/3,6
moyenne constructeur	4,2
CO ₂ (g)/bonus-malus	110/0 €
Garantie: 2 ans, kilométrage illimité	
Puissance fiscale	6 CV
Pays de fabrication	Turquie

GAMME PROPOSÉE

Essence 95 ch

à partir de ≈ 13 500 €

Diesel de 95 à 120 ch
de 15 500 à 19 500 €

Conduire

Moteur: 4-cylindres, 16 soupapes, turbodiesel, rampe commune, 1 598 cm³, distribution par courroie

Transmission	traction, manuelle, 6 vitesses
Puissance (ch à tr/min)	120 à 3 750
Couple (Nm à tr/min)	320 à 1 750
Poids (kg)	1 345
Répartiteur masses AV/AR	nc
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,53x1,79x1,50
Empattement (m)	2,64
Réservoir (l)	45
Vitesse maxi (km/h)	199
0 à 100 km/h/1 000 m DA	9,7/nc
Pneus de série	205/55 R16
Pneus de l'essai	225/45 R17, Pirelli Cinturato P7

Note écologique 9,2/20

Vivre

Largeur coude AV/AR (cm)	147/146
Espace jambes AR (cm)	72
Coffre à 5/à 2 (l)	520/nc

ÉQUIPEMENT

ABS/ESP	série/série
Airbags frontaux	série
Airbags latéraux	série
Airbags rideaux AV/AR	série/série
Climatisation automatique	série
Radar de recul	série
Phares et essuie-glace auto.	série
Radio-CD/prise jack/prise USB	série/série/série
Phares antibrouillards	série
Jantes alliage 16"	série
GPS	option
Toit ouvrant	option
Phares xénon	option
Peinture métallisée	option
Jantes alliage 17"	option

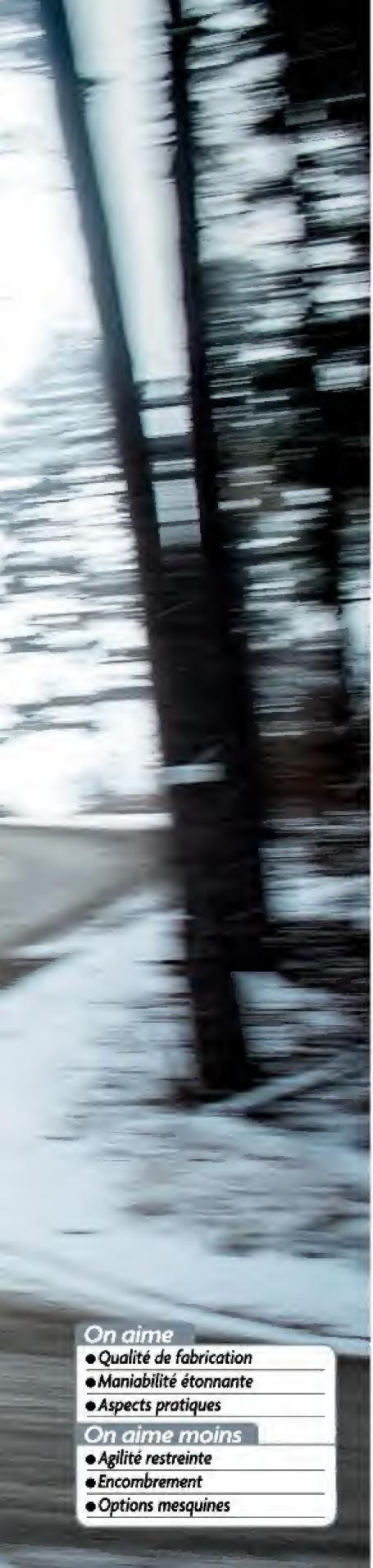
MERCEDES GLS EXECUTIVE

→ V6 3.0, 350 d 4MATIC, 258 ch, à partir de 95 000 €

Remontée mécanique

Revisité avec subtilité, le plus luxueux des SUV de la marque à l'étoile reste le moyen le plus commode de rejoindre le sommet des pistes.





Malgré les efforts constants des stations de ski, y compris les plus renommées, leurs remontées mécaniques restent d'une sophistication moyenâgeuse. Le tire-fesse ? Trop périlleux. Le télésiège ? Trop froid. La télécabine ? Trop d'attente. Aucun de ces désagréments n'est à craindre en leur préférant le GLS ; la Classe S des SUV, selon Mercedes. Un concept plus que jamais suggéré par l'apparition d'une troisième lettre sur le hayon du GL lors de son restylage.

Finies, donc, les longues processions au bas des pistes. Le haut de gamme des 4x4 à l'étoile embarque toujours jusqu'à 7 passagers simultanément, réservant à chacun un espace plus que suffisant, y compris au troisième et dernier rang. Plus vaste qu'une simple nacelle pendue au bout d'un câble, l'habitacle offre surtout une ambiance nettement plus raffinée, à l'image de la planche de bord, héritée du récent GLE, au centre de laquelle trône désormais un écran multimédia de 8 pouces. Plus pertinents aux sports d'hiver, la climatisation 3 zones et les sièges avant massants (en option) préserveront de l'onglée et des courbatures. Certes, le coffre (300 litres en configuration 7 places) peine à accueillir davantage que le snowboard du petit dernier, mais tout ira pour le mieux pour ceux qui glissent à deux. Une fois les sièges des deux derniers rangs escamotés dans le plancher (d'une simple pression sur un bouton, en option), les 2,3 m³ et 2,10 mètres disponibles permettent d'entasser skis et bâtons les yeux fermés. Il s'avère même compliqué d'atteindre les 815 kg de charge maximale.

Cet éventuel embonpoint n'empêche pas ce SUV de remonter la pente. Y compris dans cette version de base, 350 d, dotée d'un moteur diesel. S'il n'en fallait pas moins pour mouvoir les 2,5 tonnes de ce baroudeur chic, les 258 ch et les 620 Nm de couple libérés par l'onctueux V6 3.0 suffisent à se jouer des dénivelements positifs. Les plus pressés peuvent

opter pour la délirante déclinaison AMG (585 ch), à la sonorité de dragster. Quelle que soit la nature de la cavalerie, il serait toutefois impossible de prendre de la hauteur sans la transmission intégrale 4Matic et sa répartition symétrique entre les deux essieux. Les allergiques aux pistes vertes investiront dans le pack On&Offroad qui associe, à la boîte automatique à 9 rapports, un réducteur et un blocage du différentiel central pour mieux négocier les murs verglacés. Dans tous les cas, cette familiale au gabarit de dameuse (5,13 m) affiche une maniabilité stupéfiante grâce à une direction légère et précise. Cela ne confère pas pour autant à ce 4x4 un comportement de GTI, sur ou en dehors du domaine skiable... même lorsqu'il s'équipe de barres antiroulis actives (en option) bridant, tant bien que mal, les mouvements de caisse.

Ce dispositif sublime, en revanche, le confort de marche. Peaufinée à l'occasion de ce restylage, la suspension pneumatique confère un moelleux digne d'une limousine. La sérénité est donc de mise, d'autant que l'arsenal sécuritaire, livré en série, peut être complété d'assistances à la conduite en tout genre, comme le radar anti-collision avec la détection piéton. Bien utile pour éviter d'éventuels skieurs débutants en perdition. Hélas, si les forfaits des remontées mécaniques ne paraissent pas toujours bon marché, ce n'est rien comparé aux tarifs de cette Mercedes. À 95 000 € l'unité, ça fait un peu cher la semaine aux sports d'hiver. Et pour ce prix, la trappe à skis reste une option... ●

PAR R. VANNIER, PHOTOS J. PEYROU

On aime

- Qualité de fabrication
- Maniabilité étonnante
- Aspects pratiques

On aime moins

- Agilité restreinte
- Encombrement
- Options mesquines

auto NOTRE MOTO VERDICT

Pas aussi sophistiquée qu'une Classe S, le GLS est une formidable machine à voyager, quel que soit le terrrain... Mais à quel prix !



- 1** Ce SUV change de nom, mais les modifications esthétiques sont infimes.
- 2** Le coffre fait toujours partie des plus vastes du marché... Appréciez le plancher plat.
- 3** Les dimensions extérieures monumentales profitent à l'habitabilité, plus que convenable, y compris au troisième rang.



- 2**
- 3**



MERCEDES GLS

Données constructeur



Acheter

350 d 4MATIC EXECUTIVE

Version essayée : 95 000 €
À partir de 88 000 €

Conso urbaine/extr. urbaine	7,6/6,7
moyenne constructeur	7,1
CO ₂ (g/km) malus	185/3 600 €
Garantie : 2 ans, kilométrage limité	
Puissance fiscale	16 CV
Pays de fabrication	États-Unis

GAMME PROPOSÉE

Essence de 333 à 585 ch

de 93 500 à 146 000 €

Diesel 258 ch

de 88 000 à 95 000 €

Conduire

Moteur : AV longitudinal, V6 turbo-diesel, injection directe, rampe commune, 24 soupapes, stop & start, 2 987 cm³, distribution par chaîne.

Transmission : intégrale, automatique 9 rapports

Puissance (ch à tr/min) 258 à 3 400

Couple (Nm à tr/min) 620 à 1 600

Poids (kg) 2 455

Diamètre de braquage (m) 12,4

Long.xlarg.xhaut. (m) 5,13x1,93x1,85

Empattement (m) 3,08

Réservoir (l) 100

Vitesse maxi (km/h) 222

D à 100 km/h 7"8

Pneus de série 275/50 R20

Pneus de l'essai : 275/45 R21,

Continental CrossContact

Crash-test EuroNCAP nc

Note écologique 2,4/20

Vivre

Largur coudes AV/AR/AR2 (cm) 156/154/129

Espace jambes AR/AR2 (cm) 72/63

Coffre à 7/8 5/8 2 (l) 300/680/2 300

ÉQUIPEMENT

7 airbags série

Contrôle pression des pneus série

Surveillance d'angle mort série

Phares à diodes directionnels série

Régulateur de vitesse/adaptatif série/2 150 €*

Assistant maintien de voie 2 150 €*

Caméras 360° série

Sièges AV climatisés 900 €

Climatisation auto, 3 zones série

Suspension pilotée série

GPS série

Clé mains-libres série

Pack On&Offroad 2 300 €

Toit ouvrant panoramique série

*options groupées

WeatherTech® europe

Protections Sur
Mesure Pour Habitacle



Installés dans Peugeot 508 SW



Protections Sur
Mesure Pour Le Coffre



Cargotech® Système De
Contrôle De La Cargaison



Déflecteurs De
Vitres Latérales
Fabriqués en Allemagne

Visitez notre site Internet

www.WeatherTechEurope.com

pour plus d'informations et commander

01 82 88 16 41

lun.-ven. de 9h00 à 19h00 sam. de 9h00 à 13h00

email:

ventes@weathertech.com

accessoires disponibles pour

Alfa Romeo · Audi · BMW · Buick · Cadillac · Chevrolet · Citroen · Chrysler · Dacia · Daihatsu · Dodge · Ferrari · Fiat · Ford · GMC · Honda · Hummer
Hyundai · Infiniti · Jeep · Kia · Lancia · Land Rover · Lexus · Maserati · Mazda · Mercedes-Benz · Mini · Mitsubishi · Nissan · Opel · Peugeot · Porsche
Renault · Saturn · Seat · Skoda · Smart · Subaru · Suzuki · Toyota · Volkswagen · Volvo



Fabriqués aux États-Unis

© 2016 by MacNeil IP LLC



Cash machines



AUDI R8

→ V10 Plus, 610 ch, 199 000 €

MERCEDES C

→ C63 S break, 510 ch, 98 950 €

De 25 000 à 200 000 €, Auto Moto vous livre quatre manières de conjuguer automobile et plaisir. Réuni sur un plateau prestigieux, ce carré d'as sort le grand jeu. GT d'exception, break survitaminé, coupé fulgurant, cabriolet mythique, cette main gagnante s'adresse à tous les porte-monnaie, petits ou grands.



BMW M235i

➔ xDrive, 326 ch, 52 350 €

MAZDA MX-5

➔ 1.5 SkyActiv-G Elegance, 131 ch, 24 800 €



MAZDA MX-5

ON AIME...

Il y a ceux qui aiment sans compter... et il y a les autres. Aux yeux des seconds, la Mazda MX-5 se révèle, sans conteste, comme le meilleur choix de ce dossier plaisir, voire du marché. Difficile de trouver plus attachante, en effet, que cette "Miata" du troisième millénaire qui, à moins de 25 000 € dans cette version de base, coûte à peine plus chère qu'une Clio diesel bien équipée... Et par définition, le roadster nippon permet, contrairement à ses rivales du jour, de rouler cheveux au vent sans supplément. Or, après la pluie vient le beau temps, ou inversement ? En plus, la capote

- 1** Le cockpit ne s'embarrasse pas de superflu : un petit volant trois branches, un court levier de vitesses, et c'est parti !
- 2** Cette stricte deux places offre une conduite réjouissante, y compris dans sa motorisation de base.

souple se manie d'un revers de la main pour disparaître ou réapparaître en une poignée de secondes, à l'arrêt ou en roulant. La cinématique sans chichi résume, à elle seule, le concept de la MX-5 : celui d'une propulsion légère faisant l'éloge de la simplicité, un état d'esprit rafraîchissant encore plus frappant à la conduite. Un petit volant trois branches, un court levier de vitesses et trois pédales, en prime bien agencés, le reste est accessoire. Certes, mieux vaut avoir quelques notions de contre-braquage pour tenter de suivre une BMW M235i. Avec seulement 131 ch sous le capot et 150 Nm de couple à disposition, la

niponne semble avoir partie perdue d'avance. Tout le plaisir réside alors dans l'exercice consistant à jouer de la commande de boîte pour tirer la quintessence de la mécanique. Teigneux, le 4-cylindres 1.5 révèle toute sa hargne en propulsant vaillamment la tonne de ce joujou extra et en vociférant sa joie à l'approche des 7 000 tr/min. Bénéfique aux sensations de conduite, authentiques, ce tempérament bien trempé ne devient pas pour autant un fardeau lorsque les conditions se dégradent. Les routes grasses d'un hiver humide mettent, au contraire, en exergue l'équilibre du châssis. Le train avant ne perd rien de



3 4

son tranchant et l'arrière dérive aussi progressivement que sur le sec. En revenant au contact du coupé bavarois dans les parties sinuées, un large sourire barre immanquablement le visage de son conducteur...

... ON AIME MOINS

En revanche, l'ambiance est nettement moins à la fête lorsqu'il s'agit de rejoindre l'autoroute. Dommage collatéral d'un régime draconien, l'insonorisation fait cruellement défaut à vive allure, à tel point que la radio devient difficilement audible à 130 km/h. Et si le niveau sonore décourage de voyager loin, la petitesse du coffre

Mazda tient à faire savoir que ce roadster surveille son poids en apposant le badge SkyActiv.

Entièrement manuelle, la capote disparaît ou réapparaît en un tourne-mains. Simple, mais efficace. Son insonorisation laisse, hélas, à désirer.

dissuade de partir longtemps. Avec 130 litres seulement sous le couvercle de malle, il faut s'imposer un bagage léger, même pour un départ en week-end hivernal. ●

PAR R. VANNIER, PHOTOS F. BOLUSSET

auto MOTO NOTRE VERDICT

Ce roadster laisse place à l'essentiel : le plaisir de conduite. Et son tarif attractif permet même de l'envisager comme une seconde voiture, au côté d'un véhicule plus pratique.

MAZDA MX-5

Mesures Arthur Mataf



MX-5

Acheter

1.5 SKYACTIV-G ELEGANCE

Version essayée : 24 800 €

À partir de 24 800 €

Conso ville/route/autoroute	6,6/5,8/6,3
moyenne AM/constructeur	6/6,2
CO ₂ (g/km) malus	139/250 €
Garantie : 3 ans, 100 000 km	
Puissance fiscale	7 CV
Pays de fabrication	Japon

GAMME PROPOSÉE

de 131 à 160 ch
de 24 800 à 32 050 €

Conduire

Moteur : avant, transversal, 4-cylindres, injection directe, 16 soupapes, 1 496 cm³, distribution par courroie.

Transmission : propulsion, mécanique 6 vitesses	
Puissance (ch à tr/min)	131 à 7 000
Couple (Nm à tr/min)	150 à 4 800
Poids (kg)	1 016
Répartition masses AV/AR	52/48 %
Long.xlarg.xhaut. (m)	3,92x1,74x1,23
Empattement (m)	2,31
Réservoir (l)	45
Vitesse maxi (km/h)	204
0 à 100 km/h/1 000 m DA	8"6/30"1
80 à 120 km/h en 4/5/6 ^e	8/11/18
Pneus de série	195/50 R 16
Pneus de l'essai : Dunlop Sport Response	
Crash-test EuroNCAP	★★★★★
Freinage 130 km/h à 0 (m)	66

Note écologique 9/20

Vivre

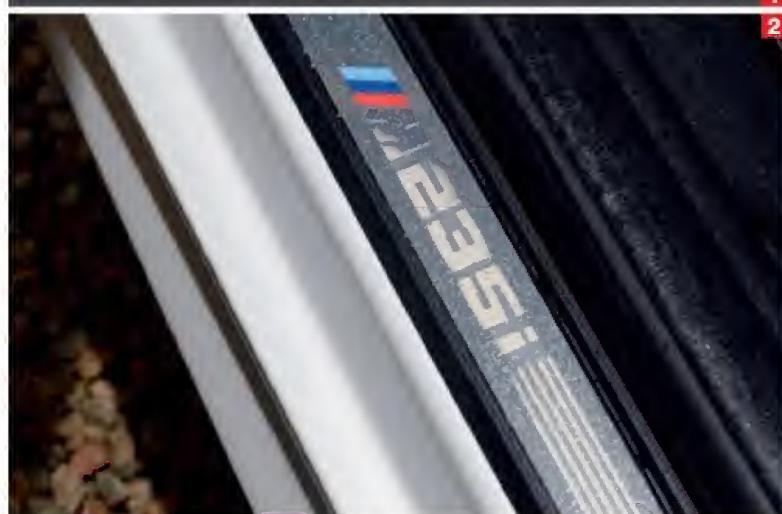
Largur coudes AV (cm)	141
Bruit ralenti/accél./130 (dB)	45/nm/77
Coffre à 2 (l)	130

ÉQUIPEMENT

Airbags frontaux/latéraux	série
ESP	série
Alerte perte pression de pneus	série
Régulateur-limiteur de vitesse	série
Climatisation manuelle	série
Phares et feux diurnes à diodes	série
Radio 6 HP	série
Connexion Bluetooth	série
Prises aux./2 USB	série
Navigation	non
Jantes alliage 16"	série
Volant et levier de vitesses cuir	série



BMW M235i



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

32

33

34

35

36

37

38

39

40

41

42

43

44

45

46

47

48

49

50

51

52

53

54

55

56

57

58

59

60

61

62

63

64

65

66

67

68

69

70

71

72

73

74

75

76

77

78

79

80

81

82

83

84

85

86

87

88

89

90

91

92

93

94

95

96

97

98

99

100

101

102

103

104

105

106

107

108

109

110

111

112

113

114

115

116

117

118

119

120

121

122

123

124

125

126

127

128

129

130

131

132

133

134

135

136

137

138

139

140

141

142

143

144

145

146

147

148

149

150

151

152

153

154

155

156

157

158

159

160

161

162

163

164

165

166

167

168

169

170

171

172

173

174

175

176

177

178

179

180

181

182

183

184

185

186

187

188

189

190

191

192

193

194

195

196

197

198

199

200

201

202

203

204

205

206

207

208

209

210

211

212

213

214

215

216

217

218

219

220

221

222

223

224

225

226

227

228

229

230

231

232

233

234

235

236

237

238

239

240

241

242

243

244

245

246

247

248

249

250

251

252

253

254

255

256

257

258

259

260

261

262

263

264

265

266

267

268

269

270

271

272

273

274

275

276

277

278

279

280

281

282

283

284

285

286

287

288

289

290

291

292

293

294

295

296

297

298

299

300

301

302

303

304

305

306

307

308

309

310

311

312

313

314

315

316

317

318

319

320

321

322

323

324

325

326

327

328

329

330

331

332

333

334

335

336

337

338

339

340

341

342

343

344

345

346

347

348

349

350

351

352

353

354

355

356



3 4

"à la carte". Même dans sa définition la plus ultime, la M 235i conserve le sens de l'accueil, avec une finition léchée, un coffre au volume convenable (390 litres) et quatre places. Pas mal pour une pure sportive déguisée en bourgeoise. Si le coupé ne vous plaît guère, BMW propose aussi cette fabuleuse mécanique en versions trois et cinq portes (M135i).

... ON AIME MOINS

Même s'il se préoccupe de l'accueil, ce coupé n'a pas du tout le manuel du savoir-vivre. L'espace arrière y est confiné et l'accès, peu aisés. Efficace, peut-être trop, la transmission xDrive

3 Coupé aux airs de berline, la Série 2 manque de légèreté. **4** Position de conduite idéale, sièges enveloppants, six-cylindres mélodieux et confort satisfaisant. Que demander de plus à une sportive...

n'autorise aucune fantaisie propre aux propulsions. Pour une poignée d'euros de moins (50 500 €), malus compris, Ford propose une Mustang à la ligne plus spectaculaire et au V8 magique.

● PAR S. LARROUET, PHOTOS F. BOLUSSET

auto MOTO NOTRE VERDICT

D'une polyvalence rare, cette M235i, aux performances et à l'agrément exceptionnels, joue dans la cour des grands, sans ostentation et avec brio.

BMW M235i

Mesures Bruno Servant



M 235i

Acheter

BMW M 235i XDRIVE

Version essayée : 52 350 €

À partir de 48 000 €

Conso ville/route/autoroute	11,6/9,9/2
moyenne AM/constructeur	9,4/7,8
CO ₂ (g)/km/malus	182/3 600 €
Garantie : 2 ans, kilométrage illimité	
Puissance fiscale	21 CV
Pays de fabrication	Allemagne

GAMME PROPOSÉE

M135i 3 portes, 326 ch

de 45 600 à 49 950 €

M135i 5 portes, 326 ch

de 46 350 à 50 700 €

Conduire

Moteur : 6-cylindres en ligne, 24 soupapes, injection directe, turbo à double entrée, distribution variable, distribution par chaîne, stop & start, 2 979 cm³

Transmission : 4x4, automatique 8 vitesses

Puissance (ch à tr/min)	326 à 5 800
-------------------------	-------------

Couple (Nm à tr/min)	450 à 1 300
----------------------	-------------

Poids (kg)	1 600
------------	-------

Répartition masses AV/AR	54%/46%
--------------------------	---------

Long.xlarg.xhaut. (m)	4,45x1,77x1,41
-----------------------	----------------

Empattement (m)	2,69
-----------------	------

Réservoir (l)	52
---------------	----

Vitesse maxi (km/h)	250
---------------------	-----

0 à 100 km/h/1 000 m DA	5,1/24,7
-------------------------	----------

80 à 120 km/h en D	3"
--------------------	----

Pneus de série AV	225/40 ZR18
-------------------	-------------

Pneus de série AR	245/35 ZR18
-------------------	-------------

Pneus de l'essai : Michelin Pilot Super Sport	
---	--

Crash-test EuroNCAP	★★★★★
---------------------	-------

Freinage 100 km/h à 0 (m)	63
---------------------------	----

Note écologique

6,5/20

Vivre

Largeur coudes AV/AR (cm)	148/143
---------------------------	---------

Espace jambes AR (cm)	70
-----------------------	----

Coffre à 4 (l)	390
----------------	-----

Bruit ralenti/accél./130 (dB)	40/73/72
-------------------------------	----------

ÉQUIPEMENT

Airbags frontaux, latéraux	série
----------------------------	-------

Airbags rideaux AV/AR	série
-----------------------	-------

Climatisation automatique	série
---------------------------	-------

Radio CD/prise Jack + USB	série
---------------------------	-------

GPS/connexion Bluetooth	série
-------------------------	-------

Suspension pilotée	série
--------------------	-------

Sellerie cuir	1 450 €
---------------	---------

Sièges électriques/chauffants	990/360 €
-------------------------------	-----------

Volant chauffant	200 €
------------------	-------

Toit ouvrant	850 €
--------------	-------

Accès sans clé	430 €
----------------	-------

Radar de stationnement AV	320 €
---------------------------	-------

Caméra de recul	430 €
-----------------	-------

PASSION [À 100 000 €]



1 2



MERCEDES-AMG C63 S

3



ON AIME...

Seul V8 de notre carré de voitures plaisir, ce 4.0 litres biturbo succède avec brio à l'époustouflant 6.2 litres atmosphérique de la génération précédente. Encore plus mafflu (510 ch contre 457 ch, 700 Nm contre 600 Nm), ce bloc transforme le paisible break Classe C en véritable catapulte. Vertigineuses, ses performances rivalisent, sans faillir, avec celles d'une supercar. L'Audi R8 précède le break étoilé de quelques mètres seulement dans l'exercice du 1000 m départ arrêté. Une prouesse, compte tenu du poids de la Mercedes (1875 kg) et de ses seules roues arrière motrices, largement chaussées de Dunlop Sport

1 Cette C63 S subjugue par ses performances et la sonorité de son incroyable V8. Mais sur sol gras, elle exige une certaine attention.

2 Mercedes-AMG propose aussi une berline pour 1300 € de moins.

Maxx, à la motricité impressionnante... sur sol sec. Omoplates incrustées dans le dossier, le conducteur doit témoigner d'une acuité visuelle irréprochable pour suivre l'aiguille du compteur, qui grimpe sans mollir vers des valeurs inavouables. Même s'il est un peu dur de la feuille, il ne peut échapper aux impressionnantes borborygmes éructés par les échappements. Mode sport enclenché, yeux fermés, l'idée d'être aux commandes d'une production d'outre-Atlantique vous traverse immanquablement l'esprit. Pourtant, cette étoile furieuse sort bien des ateliers d'Affalterbach, dans le Bade-Wurtemberg, fief d'AMG. Un sorcier qui, en quelques coups de clés bien placés et

beaucoup d'ingénierie, transforme une paisible Mercedes en avion de chasse. En plus d'être une surpuissante routière, le break Classe C conserve la générosité d'une populaire C 200 d. Cinq places et grand coffre (490 à 1510 litres) sont au programme, tout comme la qualité de finition, impeccable, et l'ergonomie hors pair, servie par un pavé tactile à l'utilisation intuitive et un affichage tête-haute qui vous évite de quitter, même l'espace d'un instant, la route qui défile à toute berzingue.

... ON AIME MOINS

Une telle cavalerie demande un certain sang-froid pour être utilisée



4



sur chaussée grasse ou humide. Efficacement jugulées par un antipatinage, les ruades du train moteur surprennent. Un œuf sous le pied droit est conseillé lorsque les conditions se dégradent. Si le confort demeure acceptable sur autoroute et route bien revêtue, la C 63 S se montre trop ferme en ville, plus encore quand la position sport est enclenchée. Dépourvue de convertisseur de couple, car dotée d'un embrayage multidisque pour des vitesses de passage éclair en utilisation sportive, la boîte automatique Speedshift MCT à 7 rapports n'a pas la souplesse d'une transmission automatique traditionnelle. Bref, elle n'apprécie guère les démar-

3 Coutume d'Affalberbach : la mécanique est signée du technicien qui l'a assemblée.

4 Bestial mais relativement discret, surtout dans cette livrée grise, ce break existe aussi en version "normale", dégonflée à 476 ch et facturée 8 350 € de moins.

ages et les manœuvres. Proche des 100 000 €, la plus chère des Classe C fait payer les freins carbone-céramique (5 050 €) ou l'accès sans clé (800 €) en sus. Mesquin... ●

PAR S. LARROUMET, PHOTOS F. BOLUSSET

auto MOTO NOTRE VERDICT

Break au superlatif sans réelle concurrence chez Audi ou BMW, cette C 63 S se montre très attachante, mais demande beaucoup d'attention.

MERCEDES-AMG C 63 S

Mesures Arthur Mata



Acheter

C 63 S BREAK

Véhicule essayé : 98 950 €

À partir de 89 300 €

Conso ville/route/autoroute 15,2/11,6/10,5

moyenne AM/constructeur 12,3/8,6

CO₂ (g/km) malus 196/6 500 €

Garantie : 2 ans, kilométrage illimité

Puissance fiscale 40 CV

Pays de fabrication Allemagne

GAMME PROPOSÉE

C 63 (476 ch) : 89 300 € (berline)

90 600 € (break)

C 63 S (510 ch) : 97 650 € (berline), 98 950 € (break)

Conduire

Moteur : V8, 32 soupapes, injection directe, biturbo, distribution variable, stop & start, 3 982 cm³, distribution par chaîne

Transmission : propulsion, automatique 7 vitesses

Puissance (ch à tr/min) 510 à 5 500

Couple (Nm à tr/min) 700 à 1 750

Poids (kg) 1 875

Répartition masses AV/AR 54 %/46 %

Long.xlarg.xhaut. (m) 4,75x1,81x1,44

Empattement (m) 2,84

Réservoir (l) 66

Vitesse maxi (km/h) 250

0 à 100 km/h/1 000 m DA 3"9/22"6

80 à 120 km/h en D 2"5

Pneus de série AV 245/35 R19

Pneus de série AR 265/35 R19

Pneus de l'essai : Dunlop Sport Maxx RT

Crash-test EuroNCAP ★★★★

Freinage 130 km/h à 0 (m) 64

Note écologique 4/20

Vivre

Largur coudes AV/AR (cm) 148/146

Espace jambes AR (cm) 73

Coffre à 5/4 à 2 (l) 490/1 510

Bruit ralenti/accél./130 (dB) 55/nm/71

ÉQUIPEMENT

Climatisation auto. 2 zones série

Selle cuir/sièges chauffants série

GPS/Port USB/Bluetooth série

Contrôle de pression pneus série

Caméra de recul/toit ouvrant série

Alerte collision/détect. fatigue série

Feuux à diodes/directionnels série

Différentiel AR électronique série

Freins carbone-céramique 5 050 €

Échappement sport 1 200 €

Sièges AV sport/ventilés 2 800/900 €

Clim. AR/accès sans clé 700/800 €

Avert. franchissement ligne 400 €



AUDI R8



ON AIME...

Certaines choses ne s'achètent pas. Difficile, en effet, de dénicher un orchestre philharmonique disponible à la vente. Mais pas impossible. Un tel ensemble musical se débusque, par exemple, chez un concessionnaire Audi. En s'offrant une R8, il est même possible de diriger soi-même les instruments en prenant la baguette, pardon, le volant. Sous le capot arrière, ni cuivre, ni bois, mais de l'aluminium : un V10 5.2 litres se tient aux ordres du chef, à l'affût de ses moindres gestes, non pas de la main, mais du pied droit. D'une oscillation de la pédale d'accélérateur, le bloc atmosphé-

1 La ligne reste très proche de celle de la première génération.

Ce qui n'est pas pour déplaire aux habitués de la marque...

2 La version Plus se distingue par la puissance de son V10, portée à 610 ch, et son aileron arrière fixe.

rique entame une symphonie qu'aucun grand compositeur n'est parvenu à écrire jusqu'ici. Des accents graves et rauques à bas régime, jusqu'aux notes stridentes à l'approche des 9 000 tr/min, le timbre du moteur ne vacille jamais. La prouesse est d'autant plus remarquable que la boîte robotisée à double embrayage ne laisse guère le temps de reprendre son souffle. D'un aboutissement total, la transmission s'avère si prompte que les respirations du 10-cylindres demeurent imperceptibles d'un rapport à l'autre. Le concert revêt alors une dimension supplémentaire. Non content d'interpréter une divine musique, l'orchestre, si singulier, pousse

aussi très fort et de manière continue. En un battement de cils, le compteur digital du Virtual Cockpit affiche des vitesses ahurissantes et franchement déraisonnables. Et ne croyez pas qu'il faille être un virtuose de la trajectoire pour exploiter ces hautes performances. Le ressenti de la route en haute définition, prodigué par la direction et l'amortissement finement calibré, permet d'opter pour les bons gestes au bon moment. La R8 se jette précisément où le regard se pose. La transmission intégrale n'enlève nullement la réactivité de cette bête de course, homologuée pour la route. En renvoyant jusqu'à 100 % du



3 4

couple sur un seul des deux essieux, le système Quattro ne fait que sublimer le dynamisme du comportement, tout en rassurant par son efficacité.

... ON AIME MOINS

Trop parfaite, la R8 en perd presque un peu de son charme. Malgré de nombreux éléments communs avec sa cousine, la Lamborghini Huracán, dont un moteur de puissance équivalente dans cette version plus, la supercar aux anneaux ne communique pas la même virilité ni la même folie. Si cette Audi ne s'adresse pas à toutes les bourses, son prix, similaire à celui de sa parente tran-

3 *Enserré au cœur de la monocoque sous un capot de verre, le V10 fait l'impassion sur le downsizing.*

4 *La facilité de prise en mains est ahurissante compte tenu des performances.*

salpine, reste difficile à digérer. En frôlant les 200 000 €, le tarif flirte surtout avec celui d'une Ferrari 488 GTB, autrement plus charismatique... ●

PAR R. VANNIER, PHOTOS F. BOLUSSET

auto MOTO NOTRE VERDICT

La symphonie offerte par le V10 atmosphérique justifie, à elle seule, le tarif huit fois supérieur à celui d'une Mazda MX-5. On aimerait juste une once de charisme supplémentaire...

AUDI R8

Mesures Arthur Matai

auto MOTO

Acheter

R8

Version essayée : 199 000 €
À partir de 167 000 €

Conso ville/route/autoroute	18,2/11,7/12,8
moyenne AM/constructeur	12,3/14,2
CO ₂ (g/km)	287/8 000 €
Garantie : 2 ans, km illimité	
Puissance fiscale	54 CV
Pays de fabrication	Allemagne

GAMME PROPOSÉE

de 540 à 610 ch
de 167 000 à 199 000 €

Conduire

Moteur : AR, longitudinal, V10, injection directe, distribution variable, 40 soupapes, stop & start, 5 204 cm³, distribution par chaîne.

Transmission : intégrale, robotisée 7 vitesses	
Puissance (ch à tr/min)	610 à 8 250
Couple (Nm à tr/min)	560 à 6 500
Poids (kg)	1 680
Répartition masses AV/AR	42%/58 %
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,43x1,94x1,24
Empattement (m)	2,65
Réservoir (l)	73 (83 en option)
Vitesse maxi (km/h)	330
0 à 100 km/h/1 000 m DA	3"3/20"9
80 à 120 km/h en D	1"7
Pneus de série AV	245/35 R 19
Pneus de série AR	295/35 R 19
Pneus de l'essai : Continental SportContact 6	
Crash-test EuroNCAP	nc
Freinage 130 km/h à 0 (m)	61

Note écologique 0/20

Vivre

Largeur coudes AV (cm)	149
Bruit ralenti/accél./130 (dB)	50/nm/74
Coffre à 2 (l)	112

ÉQUIPEMENT

Airbags frontaux/latéraux AV	série
Contrôle pression de pneus	série
Régulateur de vitesse	série
Accès et démarrage sans clé	série
Freins carbone-céramique	série
Climatisation automatique	série
Sièges baquet	série
Sièges chauffants/électriques	série
Selleur cuir/cuir intégral	série/9 260 €
Amortissement piloté	2 110 €
Éclairage laser	3 960 €
Direction à démulti. variable	1 640 €
Aide au stationnement AV/AR	série
Jantes alliage 20"	1 760 €
Réservoir 83 litres	130 €

PASSION [à l'essai]



VOLKSWAGEN COCCINELLE DUNE CABRIOLET

→ 1.4 TSI, 150 ch, à partir de 30 400 €



Vous prendrez bien du désert ?

C'est au cœur des grands parcs nationaux américains que nous avons pu essayer, en avant-première, cette Coccinelle à l'esprit baroudeur.





Dévoilée en coupé et en cabriolet, lors du salon de Los Angeles 2015, la Dune, c'est d'abord un clin d'œil au passé. À la fin des années 1960, la "Cox" s'était illustrée dans une définition "Baja California Dune Buggy" au rallye-raid Baja 1000, disputé entre le sud de la Californie et le nord-ouest du Mexique. C'est également au Mexique, dans l'usine de Puebla, que différentes générations de Coccinelle ont été fabriquées, de 1965 à nos jours. L'an passé, 100 000 unités (70 % de coupés, 30 % de cabriolets) sont sorties des chaînes, pour alimenter le marché américain, notamment.

Légèrement plus jouffue que la version classique (+10 mm en garde au sol, +14 mm en largeur), la Dune se pare, également, d'éléments de carrosserie spéci-

fiques : partie basse du bouclier avant en nid d'abeille, bas de caisse proéminents logotypés, arches de roue peintes en noir et aileron arrière "sand storm yellow", une teinte réservée à la Coccinelle du désert. Pour autant, la Dune n'est pas une véritable aventure puisqu'elle se contente d'une transmission à deux roues motrices et d'une garde au sol de 14,5 cm. À l'intérieur, planche de bord,

haut des contre-portes et liserés sur les sièges reprennent la couleur de la carrosserie. Le système multimédia utilise un écran couleur de 6,3 pouces, devenu standard chez Volkswagen, tandis qu'un dis-

positif hi-fi de 400 W, signé Fender, est disponible en option.

Si les États-Unis ne disposeront que d'un seul moteur (1.8 turbo 170 ch avec boîte DSG à six rapports), la France aura plus de choix. Trois blocs TSI essence (1.2 105 ch, 1.4 150 ch et 2.0 220 ch) et deux diesels (2.0 TDI 110 ch et 150 ch) seront proposés, les 1.2 TSI et 2.0 TDI 110 ch étant réservés au coupé. En cabriolet, la livrée essence de 150 ch, associée à la boîte de vitesses DSG à sept rapports, représente le meilleur compromis entre agrément et coût d'usage. Sur la route, la Coccinelle Dune Cabriolet offre un comportement assez dynamique, malgré une direction collante et un déficit de motricité en virage, ponctué par des crissements

On aime

- Look réussi
- Caractère exclusif
- Capote de qualité et électrique

On aime moins

- Volume de coffre modeste
- Pas de transmission intégrale
- Quelques détails de finition



1 Ambiance colorée dans l'habitacle, qui reprend la teinte de la carrosserie "sand storm yellow" réservée à la Coccinelle du désert. **2** Les feux arrière à LED sont nouveaux. On les retrouvera certainement sur la version restylée de la Coccinelle, commercialisée, elle aussi, en septembre. **3** Si la version Dune Cabriolet offre quatre vraies places, son volume de coffre (225 litres) déçoit comparé à celui de la version coupé (310 litres). **4** Contrairement à ce que son nom pourrait laisser supposer, la Coccinelle Dune est une deux-roues motrices. Si sa caisse a été surélevée de 10 mm, elle n'est pas taillée pour le tout-terrain, ni même pour le tout-chemin.



de pneus intempestifs. Ils traduisent la piétre qualité des gommes vendues aux États-Unis. Elles ne devraient, heureusement, pas franchir l'Atlantique.

Malgré ses jantes de 18 pouces, la Dune offre un excellent compromis entre efficacité de la suspension et qualité de l'amortissement. Confortablement installé, le pilote profite des joies de la conduite au grand air grâce à une capote entièrement électrique s'escamotant en moins de dix secondes, tout en roulant, jusqu'à 50 km/h. Les hautes surfaces vitrées protègent les occupants des caprices du vent, également combattus par un filet anti-remous (condamnant les places arrière). Avec un volume de coffre de 225 litres, la Dune Cabriolet se révèle parfaite pour les courts

déplacements à quatre, mais il vaut mieux partir à deux lorsqu'il s'agit de voyager loin. Commercialisée en septembre prochain, à partir de 30 400 € (son tarif officiel en Allemagne), elle a surtout pour elle de ne pas connaître de véritables concurrentes. ●

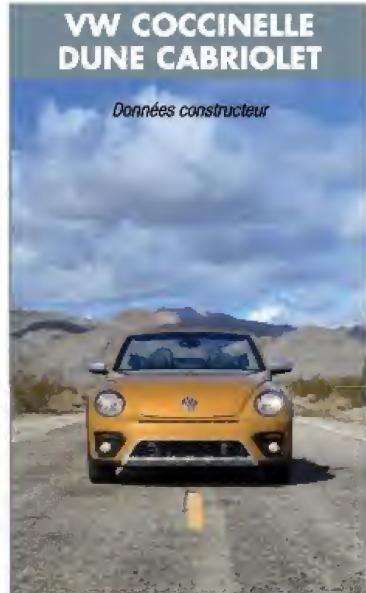
PAR D. LAURENT,
PHOTOS C. HUNSICKER/ACE TEAM

auto MOTO NOTRE VERDICT

Si son look et son caractère exclusif peuvent séduire, son manque d'ambition en tout-chemin en fait surtout un gadget, pas un outil.

VW COCCINELLE DUNE CABRIOLET

Données constructeur



Acheter

1.4 TSI 150 DSG

Version essayée: 32 275 €*
À partir de 30 400 €*

Conso urbaine/extra-urbaine/	6,6/5,1
moyenne constructeur	5,5
CO ₂ (g/km)/bonus-malus	126/0 €
Garantie: 2 ans, km illimité	
Puissance fiscale	8 CV
Pays de fabrication	Mexique (Puebla)

GAMME PROPOSÉE

Essence de 150 (1.4 TSI)
à 220 ch (2.0 TSI)

Diesel de 110 à 150 ch (2.0 TDI)

Conduire

Moteur: 4-cylindres essence, turbo,
injection directe, 1390 cm³

Transmission: aux roues AV, boîte de vitesses
robotisée à double embrayage, 7 rapports

Puissance (ch à tr/min)

Couple (Nm à tr/min)

Poids (kg)

Répartition masses AV/AR

Long.xlarg.xhaut. (m)

Empattement (m)

Réservoir (l)

Vitesse max (km/h)

0 à 100 km/h/1 000 m DA

Pneus de série

Pneus de l'essai: idem

Crash-test EuroNCAP

★★★★★

Note écologique nc/20

Vivre

Largeur coudes AV/AR (cm)

146/116

Espace jambes AR (cm)

nc

Coffre à 4 (l)

225

* Tarifs pour le marché allemand

** Les valeurs indiquées concernent l'actuelle Coccinelle 1.4 TSI Cabriolet, la version Dune n'étant pas encore homologuée

YAMAHA YXZ1000R

→ 132 ch, à partir de 25 000 €

Caractéristiques

Moteur: 3-cylindres, 12 soupapes, 998 cm³, essence, atmosphérique

Puissance (ch)	132
Couple (Nm)	nc
Poids (kg)	1610
Vitesse maxi (km/h)	nc
Prix (estimation): en version homologuée	25 000 € 27 000 €



Dingue de dunes

Avis de tempête sur le marché des jouets roulants...

Avec ce buggy terrifiant, le constructeur nippon dévoile un engin proche d'une voiture de rallye-raid.

Bienvenue à Glamis, le paradis des amateurs de quad et autres SSV (Side by Side Vehicle). Située au sud de la Californie, près de la frontière mexicaine, cette langue de sable de 65 km de long sur 8 km de large permet d'exploiter n'importe quel objet motorisé en toute liberté. Yamaha a donc fort opportunément choisi cette Mecque du tout-terrain pour présenter le YXZ1000R, un quadricycle ultra sportif visant à contrer les Polaris RZR et Can-Am Maverick. Avec son look dépouillé, son regard agressif et sa garde au sol XXL, ce drôle de buggy intimide le néophyte. Taillé au format mini d'origine (3,12 m), le YXZ1000R tient davantage la citadine que du gros quad. De l'arrière, on aperçoit son 3-cylindres en position centrale, un bloc issu de la motoneige, délivrant 115 ch, et capable de tourner à 10 500 tr/min via une boîte manuelle et un embrayage hydraulique. La sélection des 5 rapports s'effectue de bas en haut, comme sur une moto. Le châssis en acier tubulaire repose sur des trains roulants à double triangulation, avec des barres antiroulis et d'impressionnantes amortisseurs à gaz Fox entièrement réglables. La bête de course revendique moins de 700 kilos, tous pleins faits.

LE DÉFOULOIR ABSOLU

En prenant garde de ne pas cogner le casque contre l'arceau de protection, s'installer à bord du 1000R reste aisément en raison de la garde au sol élevée et de la largeur des portières. Le siège du conducteur se règle en longueur et le

On aime

- Moteur et boîte sensationnels
- Motricité et amortissement de haut vol
- Qualité de fabrication

On aime moins

- Coût à l'achat et à l'usage
- Homologation castratrice
- Expérience minimum exigée

volant, en inclinaison. L'instrumentation, similaire à celle d'une moto, met en avant le compte-tours et le rapport engagé. Au démarrage, l'échappement libère une sonorité étouffée mais, passé 6 000 tr/mn, il redonne de la voix et rappelle celui d'un gros cube. Si la vitesse maxi est bridée à 80 miles (128 km/h), l'accélération est digne d'une petite GTi ; le poids contenu de la machine, le passage rapide des rapports et l'absence de pare-brise accentuent la sensation de vitesse. La direction assistée participe aussi à l'impression de légèreté.

Fort d'un empattement court, le Yamaha jouit d'une agilité exceptionnelle. Jouer, il ne demande qu'à dérapier et décoller sur les bosses tel un cabri. Via une molette située sur la console centrale, il est possible d'agir sur la répartition du couple (2x4, 4x4, 4x4 bloquant) et modifier ainsi son comportement. Aussi à l'aise dans les dunes qu'une smart dans les bouchons, le buggy nippon met vite son conducteur en confiance. Mais gare... il ne possède pas d'ESP et part volontiers en tonneaux. S'il n'offre donc pas la stabilité d'une voiture, le

YXZ1000R surclasse tout ce qui existe en matière d'amortissement. Même avec Stéphane Peterhansel au volant, nous n'avons pas souffert de la moindre douleur lombaire. Et grâce à son arbre d'équilibrage, la mécanique ne génère pas de vibrations dans le fessier.

PLAISIR SANS PRIX

Le YXZ nécessite néanmoins une certaine expérience pour être mené à bon train. Il faut aussi trouver le terrain favorable pour exploiter un tel engin et assumer son coût, à l'achat comme à l'usage. Si le constructeur ne communique aucun chiffre de consommation, prévoyez 14 l/100 km minimum en s'amusant. Commercialisé depuis le mois de janvier, il est vendu 25 000 € dans sa version standard et 27 000 € en version homologuée quad... donc bridée à 20 ch et accessible à partir de 16 ans. Fabriqué en Géorgie, le joujou fantastique s'adresse en priorité au marché américain, qui devrait absorber 70 % de la production. Grâce à l'étendue de ses terres agricoles, la France devrait concentrer l'essentiel des ventes en Europe. ●

PAR M. FONTANIER, PHOTO DR

auto MOTO NOTRE VERDICT

Le YXZ1000R délivre des sensations uniques, à mi-chemin entre voiture de rallye et moto. Engin radical, il est exclusivement voué au plaisir de conduite en tout-terrain.

Le meilleur du CES* de Las Vegas

*Consumer Electronics Show



TECHNOLOGIE

Commande gestuelle pour tous

Inaugurée par BMW dans la Série 7, la commande gestuelle va prendre de l'ampleur grâce à la présence de capteurs pouvant analyser les mouvements en 3D. Il ne sera plus nécessaire de toucher l'écran pour accéder à la fonction demandée. Lors du CES, le constructeur bavarois a même montré qu'on pouvait garer une voiture, sans conducteur à bord, d'un simple geste de la main...

APPLICATION

Un drone relié au véhicule

C'est ce que propose Ford pour des missions de reconnaissance, en cas de catastrophe naturelle. La marque à l'ovale bleu entend ainsi développer des applications en partenariat avec le fabricant de drones Chinois DJI. L'aéronef serait piloté à distance, via le système embarqué SYNC présent à bord du véhicule.



LOCALISATION

Un bracelet connecté pour parler à sa voiture

C'est ce que va proposer Volvo, dès cette année, avec le bracelet Band 2 de Microsoft, connecté avec l'application On Call. Il deviendra ainsi possible de communiquer à distance avec son véhicule pour lui demander de transférer une adresse sur le GPS, d'activer le chauffage ou d'allumer les phares pour le repérer sur un parking.



MULTIMÉDIA

Smartphones : vers une intégration sans fil

Le mois dernier, à Las Vegas, Ford, Fiat-Chrysler et Mercedes ont annoncé l'arrivée des interfaces CarPlay et Android Auto reproduisant l'affichage de nos smartphones à bord de leurs modèles. S'il faut un câble pour relier le mobile, Volkswagen vise l'étape suivante : un système sans fil pour les smartphones compatibles avec la version 1.2 Miracast du standard MirrorLink. De son côté, Apple prépare CarPlay Wireless. Quant à Mercedes, il a introduit le protocole NFC (Near Field Communication) permettant de coupler, sans fil, son téléphone portable pour s'en servir de clé de contact. La technologie fonctionne même lorsque la batterie est à plat.

SANTÉ

Allô auto, bobo...

Audi se préoccupe de la santé de ses conducteurs. La marque veut utiliser des objets connectés, comme les montres et les bracelets, afin de connaître leur rythme cardiaque et leur température corporelle. Selon l'état de fatigue ou de stress, le véhicule pourra déclencher un massage, régler la clim', allumer l'autoradio ou conseiller de faire une pause.



SÉCURITÉ

Un partout, ballon au centre

L'équipementier ZF TRW a conçu un airbag central, qui a pour objectif de mieux protéger le conducteur et son passager en cas de choc latéral. Selon certaines études, près de 30 % des décès lors d'une collision latérale concernent les occupants situés à l'opposé du choc. Cet airbag d'un nouveau type forme une sorte de bulle, protégeant la tête, les épaules et le torse des passagers avant. Il devrait arriver en 2018.



HIGH-TECH

L'Alliance en quête d'autonomie

L'Alliance Renault-Nissan a annoncé le lancement d'une dizaine de véhicules dotés de capacités autonomes d'ici à 2020. Les premières applications apparaîtront, cette année, avec un assistant maintenant le véhicule dans sa file sur autoroute et gérant la conduite dans les embouteillages. Le changement de file sera disponible en 2018 et la gestion automatique des intersections en 2020.

NOUVEAUTÉ

Changement de branche

L'équipementier français Valeo a présenté des lunettes connectées. Synchronisées avec les phares, elles permettent d'éviter l'éblouissement lorsqu'une voiture arrive en sens inverse. De nuit, ces lunettes atténuent l'éclairage intérieur qui peut être gênant. De jour, elles facilitent l'adaptation de la vision lors des passages dans les tunnels et peuvent même servir... de lunettes de soleil.



NAVIGATION

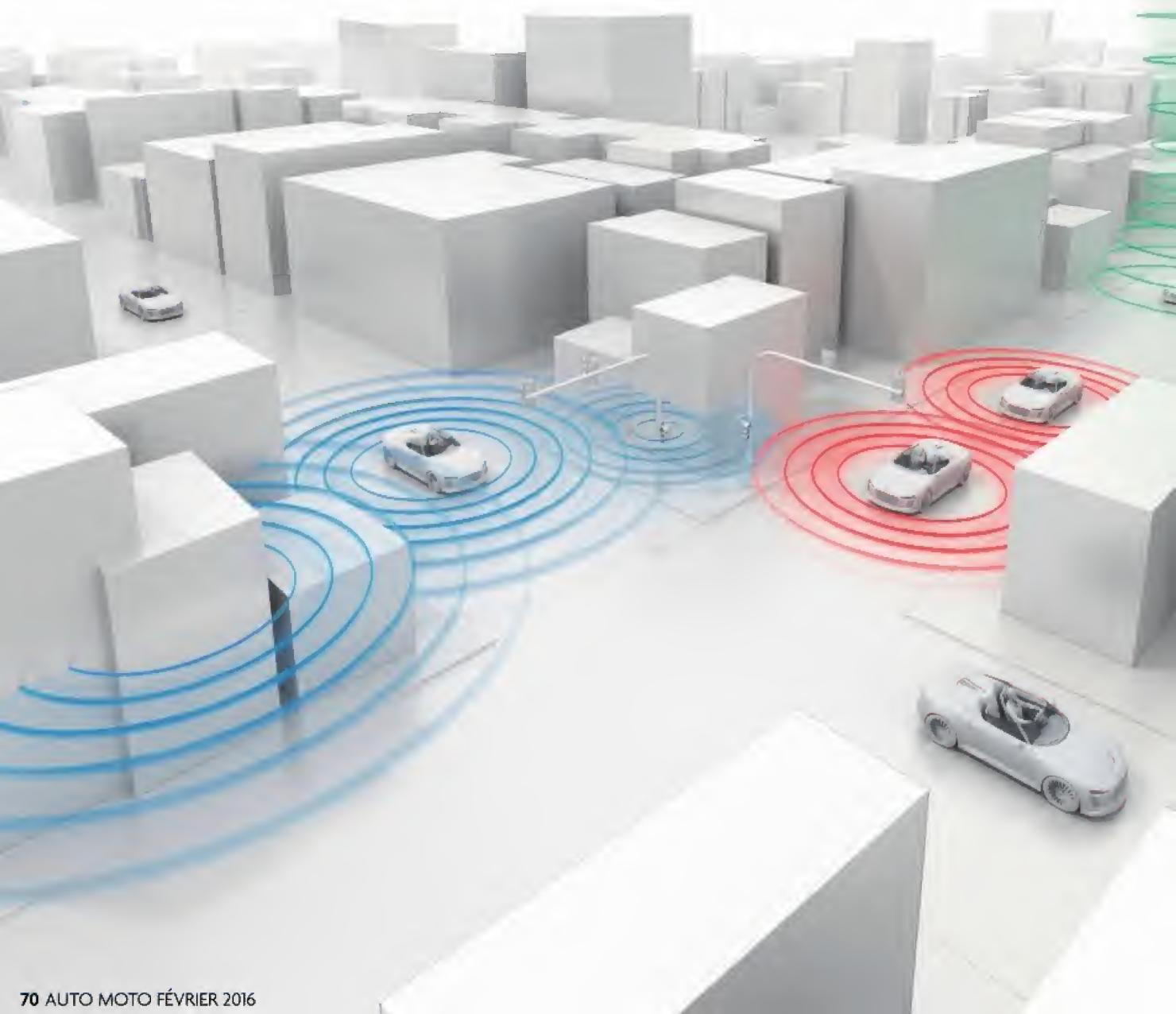
Des cartes en temps réel

Grâce aux véhicules connectés, les éditeurs de cartes numériques pour GPS vont pouvoir réaliser des mises à jour plus rapidement. L'idée est d'utiliser les caméras embarquées pour prendre des photos des routes empruntées, puis de les adresser à des serveurs, qui répercuteront les changements dans les cartes en ligne dans le cloud. Toyota et General Motors ont déjà annoncé leur intention de participer à cette collecte.



Sécurité informatique : le plein de cyber

Autrefois considérée comme un risque mineur, la protection contre les hackers est devenue une priorité de l'industrie automobile. Et il y a urgence.



Audi renforce la sécurité

L'appli Audi Connect permet d'ouvrir ou de fermer à distance les portes depuis son smartphone. Pour plus de sécurité, la communication ne se fait jamais en direct. Elle transite par le pare-feu d'un serveur de la marque, qui échange des données cryptées avec le véhicule pour autoriser l'action demandée. Par ailleurs, un code PIN supplémentaire peut être installé sur le téléphone mobile pour les applications à distance, de telle sorte qu'un individu qui aurait volé le smartphone du propriétaire ne puisse pas ouvrir la voiture avec.

The image shows a red Audi A4 sedan from a rear three-quarter view. Surrounding the car are numerous small icons representing different mobile applications. These include 'mySmartphone' (with 'Audi SmartPhone interface' and 'Access to smartphone via e-sysinfo'), 'myNetwork' (with 'Wi-Fi hotspot', 'Messenger', 'E-Mail', and 'Twitter'), 'myAudiMusic' (with 'Online Music Streaming with AUDI Music Player and Audi music stream'), 'myInfo' (with 'News online', 'Unleaded', 'Fuel actions', 'Weather', and 'Magnetic information'), 'myCarManager' (with 'Car status report', 'Remote control - central locking /arming', 'Car Finder', and 'Remote auxiliary heating'), 'myService' (with 'Online mobility', 'Audit Service Advisor', and 'SOS'), and 'myRouten' (with 'Navigation with Google Earth and Google Street View', 'Navigation entry Travel via myAudiMap on Google Maps', 'Parking information', 'Pictureless navigation', 'Map update online', 'Travel information', 'Traffic information', 'Traffic information online', and 'POI'). A small note at the bottom right states: 'The availability of services is dependent on Audi connect being active in your country or country'

La voiture connectée est-elle une passoire ? On peut se poser la question depuis les exploits retentissants, l'été dernier, de hackers américains, qui ont réussi à pénétrer dans les réseaux informatiques embarqués pour prendre le contrôle de véhicules (Jeep Cherokee, Tesla S, Corvette) au moyen d'un ordinateur portable ou d'un simple smartphone. Au mieux, ils montaient le son de l'autoradio. Au pire, ils neutralisaient les freins. Inquiétant, alors que se profile le spectre de la voiture autonome ? À bord d'une voiture, l'électronique fait appel à des réseaux (CAN, LIN, MOST, Flexray, Ethernet) transmettant des données, plus ou moins en temps réel, dont les fonctions sont – en principe – séparées. Même si ces données sont cloisonnées, elles sont peu protégées et les voitures sont devenues plus vulnérables. Elles offrent plusieurs points d'entrée, dans lesquels des personnes mal intentionnées peuvent s'engouffrer. C'est le cas des prises USB ou OBD servant à remonter les données de diagnostic. Autre faiblesse : les réseaux sans fil (Bluetooth, borne Wi-Fi de bord) et les applications de contrôle à distance ne font qu'accroître le risque. Un expert du secteur confie que l'intégration des smartphones et des objets connectés dans le véhicule amplifie la menace, car ces appareils grand public sont peu sécurisés. A court et moyen terme, d'autres portes d'entrée vont s'ajouter. On pense aux cartes SIM à bord (appel d'urgence, connexion Internet) ou à la communication entre véhicules (V2V) à base d'ondes radio, un système

disponible, dès cette année, chez Mercedes et Cadillac. Ultérieurement, les échanges se feront avec l'infrastructure (balise en bord de route, feux tricolores). Avec la recharge intelligente (*smart grid*) des véhicules électriques, sur des bornes communicantes, des données financières seront potentiellement à la portée des hackers. Et que dire de la mise à jour des données, qui se fera de plus en plus souvent "on line" comme chez Tesla, dès que le véhicule se connecte à un réseau sans fil. Elle se pratique déjà pour les cartes des GPS (Audi, BMW, Volvo) et concernera, à terme, les logiciels embarqués des calculateurs.

DES SOLUTIONS EMPRUNTÉES À LA BANQUE ET L'INFORMATIQUE

Depuis plusieurs années, de grands noms de l'informatique comme IBM, Intel et Kaspersky tirent la sonnette d'alarme. Ils invitent les constructeurs à revoir leur architecture électronique pour l'organiser par domaines (motorisation, aides à la conduite, multimédia), en fonction de leur degré de sensibilité. Le secteur automobile manque encore d'expertise en matière de logiciel et de cybersécurité. L'équipementier Bosch, qui a racheté la société américaine Escrypt, propose de sécuriser les données transitant entre les calculateurs par un cryptage aléatoire, et d'encapsuler, via un pare-feu, le boîtier relié à Internet pour l'isoler des autres. Grâce à son partenariat avec Safran, expert en sécurité numérique, Valeo entend aussi être un acteur incontournable du secteur. Mais la solution

Des gendarmes pour prévenir les risques

Sous l'égide de l'Observatoire Central des Systèmes de Transport Intelligent (OCSTI), mis en place par la Gendarmerie Nationale, les acteurs de l'automobile sont invités à échanger avec des experts d'horizons divers pour sécuriser l'accès de leurs véhicules et lutter ainsi contre le piratage. Ce dialogue en amont associe les forces de l'ordre comme les services de l'État, qui ont en charge la protection des réseaux de communication.

est également attendue du milieu bancaire, dont les puces multi-coeurs et les solutions d'authentification pourraient permettre de partager sa voiture sans risque. Pour de grands groupes, comme Gemalto et Atos Origin, la protection contre le piratage est donc une formidable opportunité d'embarquer à bord des voitures. À moins qu'une start-up décroche le gros lot. Ainsi, Prove & Run propose d'installer des barrières de protection à différents niveaux et de développer un système d'exploitation (OS) plus stable et sans bug. À suivre... ●

PAR L. MEILLAUD, PHOTOS DR

MERCEDES CLASSE E 2016



BURMEISTER : À FOND LES WATTS !

On reconnaît les Mercedes équipées de la sono développée avec Burmester à leurs grilles de haut-parleurs métalliques ajourées, frappées du logo du spécialiste allemand haut de gamme de la hi-fi de salon. La structure, à l'image des traverses du châssis, est utilisée comme caisse de résonnance pour les basses. Le système surround 3D fait appel à des haut-parleurs intégrés dans le pavillon et destinés à reproduire la réflexion du plafond d'une salle de concert. Au total, ce sont ainsi 23 haut-parleurs qui répartissent les 1450 watts de l'amplificateur digital.



ERGONOMIE REPENSÉE AU VOLANT

La console centrale reçoit une molette de commande surplombée d'un trackpad, déjà vu dans la gamme et pas toujours convaincant à l'usage. Heureusement, la nouvelle commande au volant permet de piloter les écrans. Il s'agit de deux molettes de navigation, sensibles au contact tactile. Une bonne idée dont l'efficacité devra être confirmée à l'usage. La répartition des tâches est simple : à la molette de gauche, les commandes du tableau de bord concernant la conduite ; à celle de droite, celles de l'écran central en lien avec les fonctions multimédia. Bonne nouvelle : l'interface adopte une nouvelle architecture dépourvue de sous-menus dans lesquels on se perd.



PLANCHE DE BORD EN CINÉMASCOPE

Deux écrans de 12,3 pouces de diagonale (31,2 cm) trônent sur la planche de bord des versions haut de gamme. Ils bouleversent le design intérieur. Comme d'habitude chez les premium allemands, ces écrans ne sont pas tactiles. En revanche, leur définition est telle qu'ils sont très flatteurs à l'œil, plus encore que sur la Classe S. Trois types de présentation sont proposés (Classic, Sport et Progressive), avec des graphismes et des couleurs assortis jusqu'à l'affichage tête-haute, le comble du chic.



DESIGN : LEDS À TOUS LES ÉTAGES

La continuité entre planche de bord et contreportes procure un vrai sentiment de robustesse. Divisée en trois parties distinctes, délimitées par un faisceau de lumière aux 64 tonalités de couleurs différentes, la planche de bord est le centre névralgique de la nouvelle Classe E. L'habitacle est baigné par cet éclairage d'ambiance à diodes. Attention, cependant, à l'accord entre couleurs et matériaux, certaines harmonies confinant franchement au bling-bling...



DES SIÈGES TOUT EN GALBES

Inspirés de l'univers de la mode, les sièges adoptent des galbes élégants. Notez les épaulements évases, laissant plus de liberté de mouvement, pour attraper la ceinture de sécurité, notamment. Ces sièges offrent un niveau de confort prometteur, d'autant qu'ils renferment le fameux système de massage façon pierres chaudes (assise et dossier). Pour la sécurité, un airbag logé dans le siège permet d'éloigner les passagers du pilier milieu en cas de choc latéral, tandis que la mise en action des airbags latéraux classiques se charge d'absorber l'impact.

L'empire contre-attaque

Avec son écran panoramique révolutionnaire, la nouvelle Classe E adresse une réponse cinglante au virtual cockpit d'Audi. L'étoile repart en guerre.

Sons électroniques : oh, ouïe !



Pour rendre plus agréables à l'oreille des voitures aseptisées par les normes anti-pollution, les constructeurs ont développé des artifices électroniques. Un tuning accessible, au risque de faire parfois gadget.

Ce n'est pas parce qu'on roule en diesel ou en citadine qu'on n'a pas le droit de s'offrir quelques plaisirs sonores. Renault a été l'un des premiers à proposer un système permettant de choisir une ambiance à la carte, en lien avec sa tablette connectée R-Link. Le système R-Sound Effect secale sur le régime moteur et fait résonner l'habitacle au son d'une Alpine A110, d'une R8 Gordini, d'une RS GT Turbo, d'une Clio V6, d'une Nissan GT-R, d'une FI de 1977 ou d'une... soucoupe volante ! Le son est généré par un amplificateur,

appelé générateur de bruit solidaire, qui s'adapte au régime moteur et à la vitesse. On ne l'entend qu'à l'intérieur, grâce aux haut-parleurs du système audio. C'est ce même système que l'on retrouve sur la Peugeot 308 (SW, GT et GTi), dans le cadre du Driver Sport Pack, et qui rend le bruit du moteur nettement plus flatteur. Le système est couplé à un affichage plus sportif (compteurs qui virent au rouge, affichage des G) et il tient compte des changements induits par le mode sport au niveau de la réponse à l'accélérateur.

Même BMW a cédé à la mode avec l'Active Sound Design sur sa gamme M. Il s'agit du véritable son, lorsque c'est un V8, ou d'un son artificiel assimilant la sonorité d'un diesel à celle d'un moteur essence. Il est utile de préciser que ce tuning électronique est audible seulement durant les montées en régime. Pour ne pas perturber le conducteur, le système devient quasi muet en vitesse de croisière. La pratique s'est généralisée au sein du groupe Volkswagen. De la Seat Ibiza à l'Octavia RS, en passant par l'Audi S3, le système est proposé gratuitement.



PSA : du polyphonique au spatial

Comme sur un téléphone portable, il est possible de personnaliser les sons des clignotants et de certaines alertes. C'est le cas sur la Citroën C4, la DS4 et la Peugeot 308. En sélectionnant le mode "effets" dans les réglages audio, on a le choix parmi 4 ambiances sonores (Classic, Crystal Symphony, Urban Rythmik et Jungle Fantasy). C'est plus sympa que le tic-tac conventionnel. De l'ouverture des portes au démarrage, en passant par l'activation des clignotants et de l'éclairage, le design sonore fera bientôt partie de l'expérience du conducteur, comme l'a récemment montré Peugeot, avec le concept Fractal. PSA travaille aussi sur le son spatialisé. Dans le cas du système de navigation, cela consiste à déporter la consigne vocale du côté où il faut tourner, par exemple.



Le bruitage des véhicules électriques

Il sera obligatoire en 2019. Tous les véhicules électriques et hybrides rechargeables devront se doter d'un AVAS (Acoustic Vehicle Alerting System) : un système d'alerte pour les piétons et les cyclistes, activé de 0 à 30 km/h. On le trouve déjà sur la Nissan Leaf et la Renault Zoe, où ce générateur de sons polyphoniques (Pure, Glam ou Sport), associé à un haut-parleur, a pour nom... ZE Voice.

Certains clients n'en soupçonnent même pas l'existence. Il fait appel à un haut-parleur dédié, monté dans la baie de pare-brise.

À LA FORTUNE DU POT

D'autres technologies, plus sophistiquées, permettent également de modifier le son à l'échappement. C'est le cas chez Audi, par exemple, sur les modèles bi-turbo diesel (SQ5, A6 et A7). L'Audi Engine Sound System intensifie le son du moteur grâce à deux haut-parleurs placés en aval du silencieux. Fonctionnant comme des

caissons de basse, ils reproduisent des séquences sonores en fonction du régime moteur. Conforme à la législation en vigueur, le système modifie directement le son à l'échappement, pour évoquer un moteur à essence sportif. Le même système est proposé sur la Volkswagen Golf GTD. BMW propose, pour sa part, un kit M Performance, comprenant le pot d'échappement, le système Active Sound et un boîtier de contrôle pour les versions diesel des Séries 2, 3 et 4, dans le but de doper leur sonorité en fonction du mode de conduite

sélectionné. Maserati a aussi utilisé ce genre d'artifice pour la Ghibli et la Quattroporte diesel, avec deux générateurs émettant un son à l'échappement proche du V8 essence. Toutefois, certains constructeurs ont pris des libertés avec les décibels, en autorisant l'ouverture manuelle des clapets à l'échappement (qui restent fermés à l'homologation). À partir de juillet 2016, la législation va changer et il ne sera alors plus possible de faire rugir plus fort les moteurs. ●

PAR L. MEILLAUD, PHOTOS DR



Le système de détection des piétons

Mis à l'épreuve en 2015, par l'organisme EuroNCAP, il tend à se généraliser au bénéfice de la sécurité des plus fragiles. Nous avons testé celui de la Ford Mondeo.

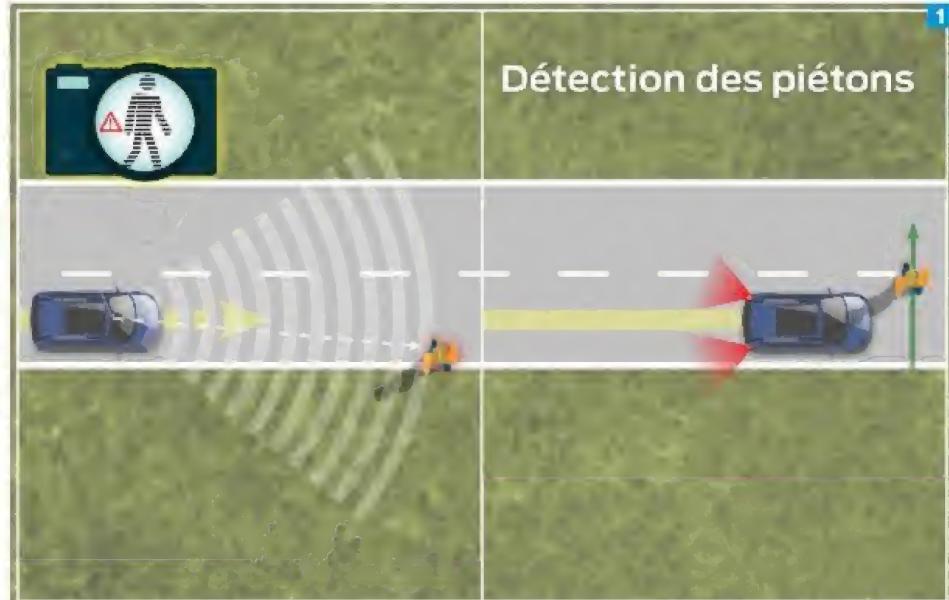
Un moment d'inattention au volant, un piéton distrait lui aussi (un sur deux utilise son smartphone en traversant la rue, selon une étude Ford) ou simplement pressé, et c'est l'accident. Dans la plupart des cas, le conducteur n'amorce même pas le moindre freinage. Ce scénario trop fréquent, la technologie peut aider à l'éviter. Selon une étude de terrain anglo-allemande, un système de détection autonome permet d'épargner un accident mortel sur cinq impliquant un piéton. De quoi justifier le déploiement d'un équipement capable de détecter la présence d'un piéton sur la trajectoire et de freiner automatiquement pour éviter ou minimiser les conséquences de l'impact. L'Euro-NCAP en mesure désormais l'efficacité

dans ses tests (voir encadré). Nous avons expérimenté l'un des systèmes commercialisés à bord d'une Ford Mondeo. Il s'agit d'une extension du système de freinage d'urgence en ville, Active City Stop. Il utilise les mêmes outils : une caméra et un radar. La première, placée en haut du pare-brise, reconnaît la silhouette d'un être humain. Qu'il s'agisse d'un enfant, d'un grand adulte ou d'un vieillard recroqueillé, ils sont détectés et comparés afin d'éviter toute erreur d'identification. 500 000 kilomètres de tests effectués sur trois continents ont permis de constituer cette base de données. Le second mesure la distance séparant le véhicule du piéton. Lorsqu'une situation de danger est détectée, une alerte sonore et visuelle (une rangée de LEDs rouges se réflé-

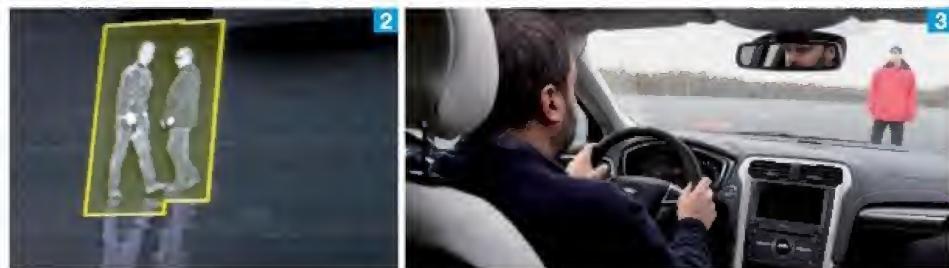
chit dans le pare-brise) est déclenchée pour faire réagir le conducteur. Les freins sont alors préparés à un freinage d'urgence par le rapprochement des plaquettes, des disques. Si le conducteur demeure sans réaction, la voiture prend l'initiative de freiner d'elle-même. L'efficacité de la décélération est toujours impressionnante pour celui qui roule délibérément à une trentaine de km/h vers un mannequin. Si le conducteur ne lâche pas le pied de l'accélérateur, le système se met en mode alarme, puis freine fermement jusqu'à l'arrêt de la voiture, à quelques mètres de notre piéton en carton. Au-delà d'une cinquantaine de km/h, le système ne parvient pas toujours à éviter l'impact, mais ses conséquences en sont minimisées. À noter : la puissance de freinage maximale est obte-

Les nouveaux tests EuroNCAP

Adultes : la voiture roule à une vitesse comprise entre 20 et 60 km/h et un piéton surgit perpendiculairement à sa trajectoire à une vitesse correspondant à celle d'un jogger (8 km/h).
Enfants : la voiture roule à une vitesse comprise entre 20 et 60 km/h et un enfant surgit perpendiculairement à sa trajectoire, derrière une rangée de voitures garées, à une vitesse correspondant à celle d'un enfant qui court (5 km/h).



1 Le système Ford de détection des piétons surveille la route vers l'avant et déclenche une alerte, puis freine automatiquement pour éviter un choc sur un piéton. Il fonctionne grâce à une technologie très sophistiquée de caméra et de radar, capable de reconnaître la silhouette et les mouvements du corps humain.



nue par une action complémentaire sur la pédale, le système appliquant, de lui-même, une force limitée pour ne pas provoquer d'accident avec les véhicules suivreurs.

Le système proposé par Ford a cependant ses limites. Il est conçu pour fonctionner parfaitement de jour par temps clair, mais pas de nuit ou dans de mauvaises conditions météo. D'autres constructeurs, premium notamment, proposent des solutions de détection de nuit et même un système d'appel de phare localisé, qui éclaire spécifiquement les piétons détectés. Enfin, certains systèmes de détection des piétons ajoutent à la fonction freinage une manœuvre d'évitement pour réduire encore les risques d'impacts.

PAR N. VALÉANO

2 Le système analyse la silhouette du piéton, qu'il s'agisse d'un adulte, d'une personne âgée ou d'un enfant...

3 ... et peut décélérer et freiner automatiquement si le conducteur reste sans réaction.

Une combinaison stupéfiante



Grâce à la *Drug anatomy suit*, Ford a recréé les effets des drogues (cannabis, cocaïne, héroïne, LSD) au volant. On a testé cette étrange combinaison, dont la panoplie se compose de lunettes (qui troub�ent la vision et envoient des flashes), d'un casque audio (qui envoie des sons aléatoires et étranges), de protections de type roller, d'un lest de 4 kg autour d'une cheville et d'un système faisant vibrer un poignet.

Rien qu'en marchant, vous avez déjà du mal à filer droit et à passer une porte. Alors, à bord d'une voiture... On ne perçoit plus les distances et les obstacles semblent se jeter sur vous.

**NOUVEAUTÉ***Audi mise sur l'électrique*

Même si elle a présenté un concept h-tron quattro à hydrogène au salon de Detroit, en janvier, la marque aux anneaux se prépare à la production de modèles électriques à batterie. La fabrication du e-tron quattro, concept de SUV sportif 100 % électrique, dévoilé au salon de Francfort 2015, débutera ainsi dans l'usine Audi de Bruxelles, à partir de 2018.

**CITROËN***Deuche branchée*

Cette 2 CV, qui répond au doux nom de Marguerite, n'est pas une Deuche comme les autres. Il s'agit de la première 2 CV électrique, dûment brevetée par le ministère de l'Écologie et développée avec le soutien de la marque Citroën. Imaginée par l'agence de voyages "4 roues sous un parapluie", qui propose des visites de Paris en 2 CV, elle sillonne désormais les rues de la capitale sans polluer, mais aussi sans le bruit caractéristique de la 2 pattes (ses concepteurs y travaillent...). Marguerite, qui porte le numéro 21 (la flotte compte 40 2 CV) peut rouler à 110 km/h et dispose de 80 km d'autonomie avec sa batterie lithium-ion de 8 kWh, logée dans le coffre. En service depuis le début de l'année, elle devrait, selon Florent Dargnies, créateur de l'entreprise, avoir bientôt des petites sœurs aussi vertes qu'elle.

CONCURRENCE*L'anti Prius de Hyundai*

Les Coréens ont l'habitude d'emboîter le pas des Japonais, avec parfois plus de succès (téléphone, télévision, batteries...). Rien de surprenant donc à ce que Hyundai dévoile une concurrente de la Toyota Prius. La Ioniq propose, toutefois, plus de variantes que la nipponne, puisqu'elle sera commercialisée en versions hybride, hybride rechargeable et 100 % électrique. En bon challenger, elle promet un rendement record, 141 ch (vs 139 ch sur la Prius 3 et 121 ch sur la Prius 4), une boîte à double embrayage pour éviter le fameux effet "Mobylette", une batterie lithium-ion polymère (vs Ni-mh) et un Cx de 0,24 (égalité). Sur les premières photos, la Ioniq apparaît plus sexy et plus haut de gamme que la Prius 4. La confrontation va faire des étincelles.

NIQ



VOITURE ÉLECTRIQUE

Renault leader

Le constructeur au losange est le numéro un des ventes de véhicules électriques en Europe, notamment grâce à la Zoé, qui s'octroie 19,2 % de parts de marché (48,1 % en France). Certes, le marché des VE 100 % électrique reste encore confidentiel (0,61 % des ventes de VP), mais il a crû de 47,8 % l'an passé.



1 000

C'est le nombre de Tesla S livrées en France au 15 janvier 2016. Par ailleurs, le réseau de superchargeurs s'est étendu. Il compte désormais 29 stations et 142 bornes.



RECHARGE

Paris dépasse les bornes

Paris poursuit son plan de développement des véhicules électriques avec le déploiement d'un nouveau réseau public de bornes de recharge. 180 points seront bientôt disponibles, avec des prix plus attractifs que le réseau Autolib' : gratuit la nuit, 0,25 € par quart d'heure en charge accélérée (22 kW). Présentées comme universelles, ces bornes disposent de prises de type 2, type 3, ChaDeMo, Combo 2 et 230 V domestique, permettant la recharge de n'importe quel VE. Seul regret : la charge rapide est impossible. C'est pourtant la solution la plus pertinente pour des installations en voirie.

COLLABORATION

Bientôt une super car électrique française ?

Et si PSA voulait ressusciter l'Exagon Furtive e-GT ? En marge du forum économique mondial de Davos, le groupe français vient de signer un accord avec le gouvernement québécois dans le but de créer une coentreprise pour développer des composants de véhicules électriques hautes performances. Elle regroupe Hydro-Québec (l'EDF locale), Exagon Motors (le constructeur de la Furtive e-GT et des buggys électriques de l'Andros) et PSA Peugeot-Citroën. Au total, 19,5 millions d'euros vont être investis pour industrialiser différentes solutions, sans doute dévoilées sous les traits d'un spectaculaire concept-car, lors du prochain salon de Genève, en mars.



COMBI VW

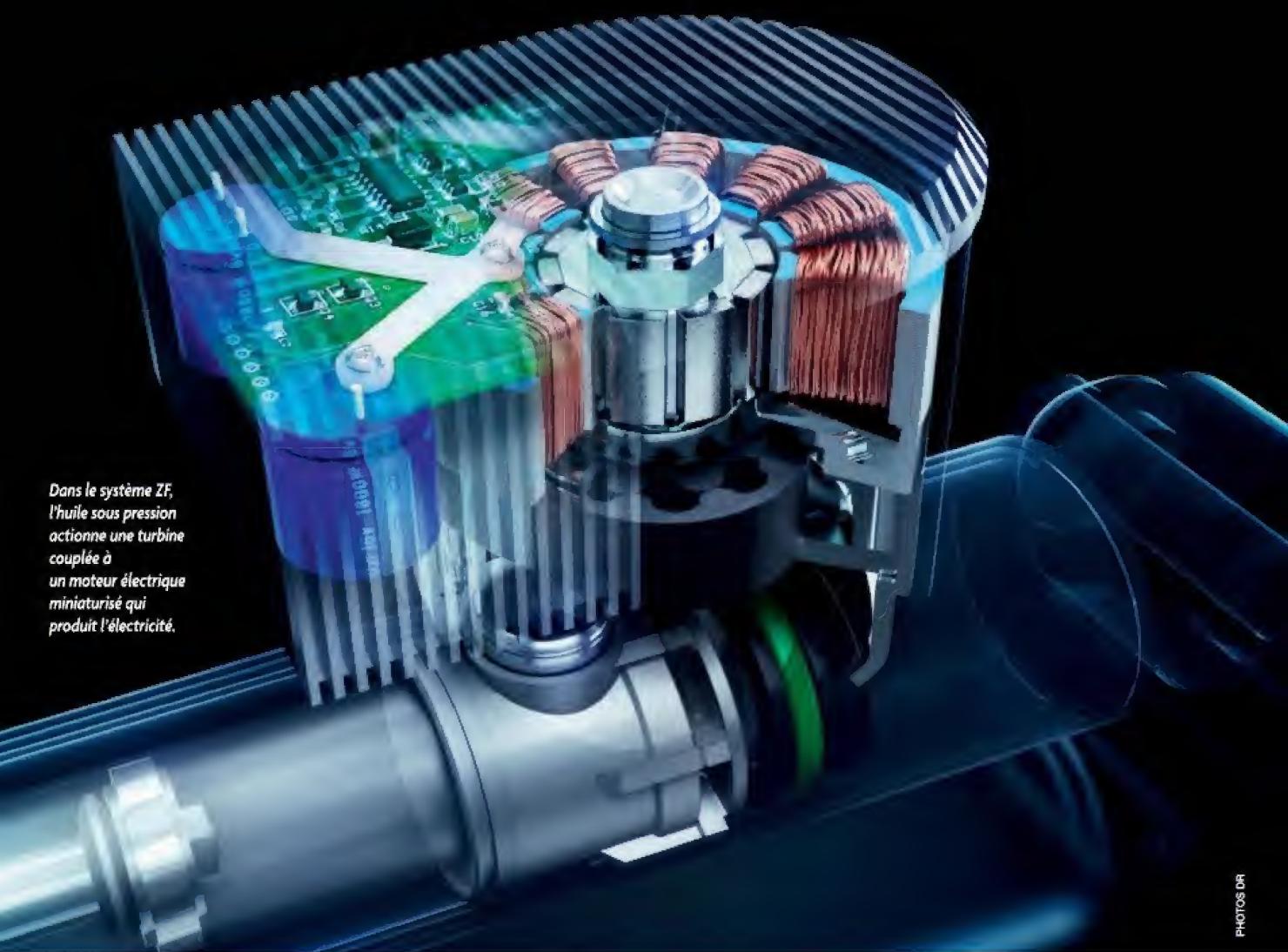
Icone disjonctée

Coqueluche des hippies et des surfeurs, le Volkswagen Combi fait son retour, mais en version électrique cette fois. Le Budd-e (buddy, un pote en américain), présenté au CES de Las Vegas, n'est qu'un concept, mais il trace la nouvelle orientation électrique de VW. Inaugurant la plate-forme modulaire MEP (Modular Electric Platform), ce minivan reçoit deux moteurs électriques : 136 ch à l'avant, 170 ch à l'arrière. Le plus surprenant ? L'autonomie annoncée de 600 km, grâce à une batterie de 101 kWh, qui occupe tout le plancher, à la manière de la Tesla S.

Transformer les chaos de la route en électricité

*L'idée, séduisante, passionne de nombreux chercheurs.
Mais la transformation des oscillations de la suspension
en énergie électrique est-elle aussi prometteuse qu'on l'imagine ?*

Dans le système ZF,
l'huile sous pression
actionne une turbine
couplée à
un moteur électrique
miniaturisé qui
produit l'électricité.



La fonction principale d'un amortisseur est de freiner les oscillations de la suspension générées par les inégalités de la route. Pour y parvenir, il transforme l'énergie cinétique de ces mouvements en chaleur, grâce, le plus souvent, à de l'huile qui passe au travers d'orifices calibrés. Au lieu de laisser cette énergie se dissiper bêtement dans l'atmosphère, l'idée est de la récupérer et de la transformer en électricité. Les premiers brevets allant dans ce sens datent des années 1970, mais il a fallu attendre le XXI^e siècle pour que des projets industrialisables voient le jour. Aujourd'hui, deux technologies sont en lice.

LA VOIE ÉLECTROMAGNÉTIQUE

Son principe de base est de convertir le travail de la suspension directement en énergie électrique par induction. Pour cela, des bobinages sont logés à l'intérieur du corps d'amortisseur et une succession d'aimants permanents est portée par la tige d'amortisseur. Le déplacement axial relatif de la tige et des aimants dans les bobinages crée alors une tension électrique dans ces derniers. Le système permet, en outre, de faire varier les lois d'amortissement en temps réel et donc de disposer d'une suspension active améliorant

1 En 2009, trois étudiants du MIT ont mis au point la technologie hydraulique GenShock, impliquant un fluide, une turbine et un petit générateur. **2** La voie électromagnétique consiste à convertir le travail de la suspension en énergie électrique par induction.

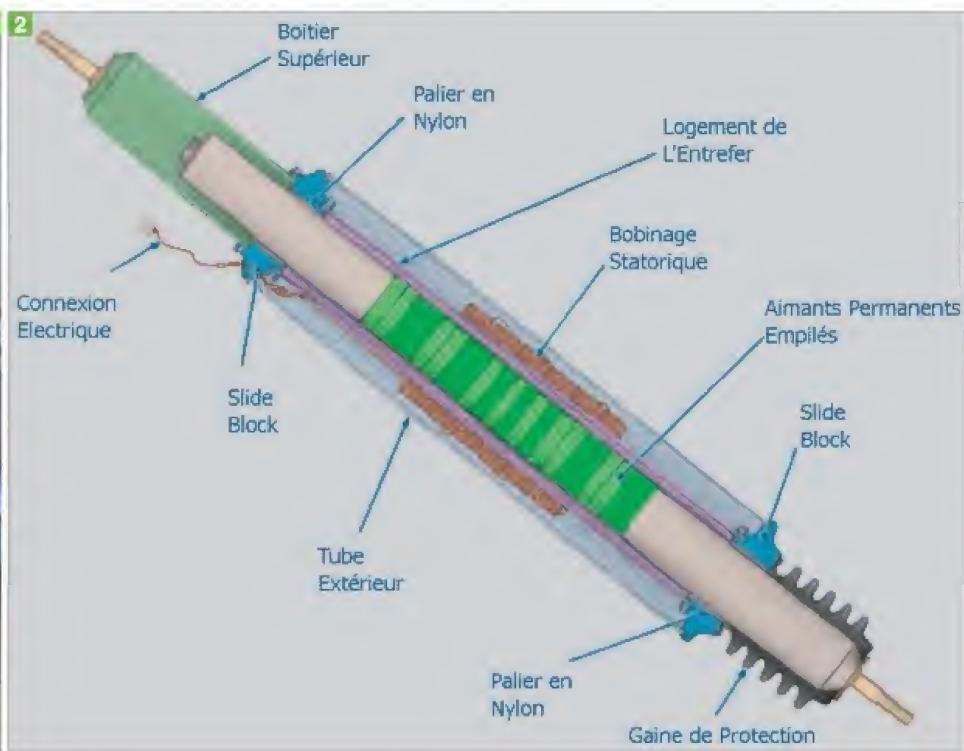
le confort et la stabilité du véhicule. Inconvénient : l'énergie électrique générée est faible, voire nulle, si le système fonctionne en mode actif. Il s'agit donc plutôt d'une alternative aux suspensions à amortissement variable à fluide magnéto-rhéologique que d'un vrai générateur, capable de remplacer l'alternateur de la voiture. Soben, une PME française a pourtant décidé de se lancer dans cette voie et devrait présenter un amortisseur à récupération d'énergie utilisant cette technologie à l'automne 2016.

LA VOIE HYDRAULIQUE

Là aussi, le principe de base est simple : il suffit, grâce au travail de la caisse, de faire circuler un fluide (l'huile de l'amortisseur) dans une turbine réversible. La turbine entraîne à son tour un petit générateur qui produit de l'électricité. En 2009, la première application fonctionnelle de cette technologie, mise au point par trois étudiants du MIT (Massachusetts Institute of Technology), avait fait naître de grands espoirs, au point de convaincre l'armée américaine d'en équiper ses Hummer pour générer de l'électricité à bord. L'invention, baptisée GenShock, promettait de fournir une puissance pouvant

atteindre jusqu'à 1 kW. Hélas, les résultats obtenus furent très éloignés des attentes. En effet, si on utilise les mouvements en compression et en détente pour générer de l'énergie électrique, il est aussi nécessaire de préserver un fonctionnement correct de l'amortissement dans chaque phase. Rappelons que la tenue de route est directement corrélée à la détente, et le confort à la compression. En clair, sur une route carrossable, on ne génère, au mieux, que quelques dizaines de watts. Pas suffisant pour remplacer un alternateur et encore moins pour recharger des batteries. Le beau rêve, pour les véhicules électriques, d'une autonomie accrue grâce aux amortisseurs à récupération d'énergie s'est envolé, mais l'idée n'a pas été abandonnée. L'équipementier allemand ZF a signé, l'an passé, un partenariat avec la société américaine Levant Power, qui détient GenShock, afin d'intégrer cette technologie à un futur amortisseur. Cette fois, plus question d'alimenter la voiture en électricité. Le GenShock permettra de disposer d'une vraie suspension active peu gourmande en énergie... au point qu'elle devrait presque s'auto-suffire. Affaire à suivre... ●

PAR J.-L. MOREAU



Hybridé, mais



TOYOTA RAV4 HYBRIDE

→ thermique + électrique, 197 ch, 42 000 €

pas débridé

*Inventeur du SUV compact et de la motorisation hybride,
Toyota tente le mariage des deux. Tient-il ses promesses ?*





En lançant le RAV4, en 1994, le constructeur japonais a initié le segment des tout-chemin urbains. Depuis, beaucoup de concurrents ont coulé sous les ponts... Même son descendant direct n'a plus rien de commun avec le petit 4x4 fun (3,69 m) d'hier. Le pionnier s'est embourgeoisé et a changé de cible. Il tient désormais le rôle de voiture familiale. Un positionnement qu'il ne faut jamais perdre de vue, au risque d'être déçu. La quatrième génération, apparue en 2013, sert de base au modèle qui nous intéresse aujourd'hui. La plate-forme reste la même, mais le lifting (propre à toute la gamme) peut faire penser qu'il s'agit d'une nouvelle voiture, surtout de face. À bord, la finition progresse (mais Toyota partait de loin...) et

l'équipement est plus dans l'air du temps. La dernière génération du Toyota Safety Sense fait son apparition. Ce pack de sécurité comprend un système de freinage automatique capable de détecter un piéton, un régulateur de vitesse adaptatif, une lecture des panneaux de signalisation, une alerte de franchissement de ligne et une gestion automatique des feux de route. Pour le confort, l'écran multifonction du Touch & GO 2 a grandi (7 pouces). Un autre afficheur (4,2 pouces) prend place entre les compteurs et quatre caméras offrent une image à 360° des abords du véhicule pour faciliter les manœuvres. L'essentiel reste, cependant, l'adoption d'une mécanique hybride, qui devrait représenter la majorité des ventes en France.

SCHIZOPHRÈNE !

Sous le capot, rien de totalement nouveau, mais une adaptation du groupe motopropulseur déjà présent sur le Lexus NX 300 h. Il combine un moteur essence 2.5 à cycle Atkinson, à un ou deux moteurs électriques, suivant les versions (traction ou 4x4). Dans tous les cas, la puissance combinée culmine à 197 chevaux. De quoi faire passer le RAV4 hybride pour un SUV dynamique. Conduit en bon père de famille, le Toy est un régal, en ville notamment. Grâce à son insonorisation renforcée, il révèle une discrétion sans égale. C'est à peine si l'on ressent les transitions entre les différents modes, électrique et thermique. Il en va de même sur



autoroute. À 130 km/h stabilisés, seul un léger siflement aérodynamique perturbe la conversation des occupants. On avale d'autant plus facilement les longues distances que les suspensions se montrent confortables. Et en restant raisonnable, la consommation réelle oscille entre 6 et 7 l/100 km. Pas mal pour un engin de 1700 kg...

Hélas, le véhicule montre un tout autre visage si on a le pied lourd. S'il accélère fort et double aisément (80 à 120 km/h en 7 secondes), le RAV4 Hybride donne l'impression de mouliner lorsqu'on taquine la pédale de droite avec insistance. C'est le fameux effet "Mobylette", que ni le mode sport, ni les rapports de boîte fictifs commandés par

le levier de vitesses, ne peuvent atténuer. À ce désagrément, il faut ajouter la plainte des pneumatiques, qui digèrent mal l'abondance de couple sur le train avant en sortie de virage, même sur le sec. Du reste, la version 4x4 (+2300 €) est beaucoup plus homogène et plus plaisante à conduire sur route sinuuse. Autant dire qu'au volant de cette hybride, la conduite dynamique est à proscrire. Dommage, car Toyota valorise la puissance de cette version pour justifier la différence de tarif (+3 000 €) avec le RAV4 2WD. Les arguments du nouveau venu ? La douceur de fonctionnement, une moindre pollution, un entretien moins coûteux et la fiabilité supérieure de



TOYOTA RAV4

des constructeurs

Caractéristiques

HYBRIDE AWD LOUNGE

Version essayée : 42 000 €

Moteur thermique	4-cyl., essence, 2 494 cm ³
Puissance (ch à tr/min)	152 à 5 700
Couple (Nm à tr/min)	206 à 4 400
Moteur électrique AV/AR : à aimant permanent	
Puissance AV/AR (ch)	143/68
Puissance totale (ch à tr/min) :	197 à 5 700
Batterie	Ni-Mh 1,59 kWh
Coffre à 5/2 (l)	501/1 633
Poids (kg) (4x2)/(4x4)	1 625/1 690
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,61x1,85x1,68
Conso mixte (l/100 km)	4,9 (4x2)/5 (4x4)
Vitesse max (km/h)	180
0 à 100 km/h	8,3"

Note écologique
11,9/20

1 À bord, la qualité de fabrication est encore loin des standards allemands, mais la présentation est flatteuse et l'équipement complet, le GPS demeurant, toutefois, perfectible. 2 Logée sous la banquette arrière, la batterie empiète peu sur le coffre, mais oblige à surélever le plancher. Sa capacité totale passe alors de 547 à 501 litres. 3 Conduit sur un filet de gaz, ce SUV est un pur bonheur. Une douceur aussi efficace en termes de consommation, puisqu'on peut aisément rester sous la barre des 7 l/100 km.

la motorisation hybride. Vu ainsi, le tarif du RAV4 hybride 2WD Dynamique (33 400 €) ou de la version AWD Lounge (42 000 €) paraît plus raisonnable. ●

PAR J.-L. MOREAU, PHOTOS DR

auto MOTO **NOTRE VERDICT**
La conduite du premier SUV hybride est une expérience agréable si l'on se comporte en bon père de famille. C'est une déception lorsqu'on roule comme un... journaliste. Quoi qu'il en soit, il constitue un choix plus raisonnable que son homologue diesel.

HYUNDAI IX35 FUEL CELL

→ électrique, 100 KW (136 ch), à partir de 66 000 €

Le changement,



T oyota ayant décidé de ne pas commercialiser la Mirai dans l'Hexagone, le SUV coréen ix35 Fuel Cell est aujourd'hui le seul choix possible pour ceux qui veulent rouler avec le "carburant du futur". De quoi se poser pas mal de questions. Et d'abord, comment les Coréens ont-ils réussi à devancer les Japonais, les Allemands et les Américains ? Pour le comprendre, il suffit de regarder

la marque de votre téléviseur ou de votre smartphone... En matière de high-tech, la Corée du Sud n'a de leçon à recevoir de personne. D'ailleurs, c'est sans doute la caractéristique la plus marquante de l'industrie automobile coréenne : elle produit pratiquement 100 % des composants de ses voitures. Si les Allemands, les Américains ou même les Japonais se sont alliés à des sociétés spécialisées dans

les piles à combustible, au démarrage de leurs programmes de recherche, les Coréens... sont partis de zéro, avec l'idée de développer leur propre technologie. Le docteur Sae Hoon Kim, responsable du programme chez Hyundai, le confesse : "En 2000, pour devenir riche, il suffisait de suivre les prototypes équipés de nos premières piles à combustible tant ils rejetaient de platine à l'échappement !

c'est maintenant ?

Il y a quinze ans, on nous avait promis la révolution hydrogène. Ça y est, la date fatidique est arrivée... mais il n'y a aujourd'hui qu'un seul véhicule particulier à pile à combustible vendu en France et une seule station pour faire le plein !



Aujourd'hui, ce problème est résolu et je suis fier de constater que notre dernière pile à combustible est dix fois plus puissante et dix fois moins chère que celle développée par la NASA pour les missions Apollo."

CHASSE AUX COÛTS

La pile à combustible, montée dans le ix35, n'a donc rien à envier aux produc-

tions Toyota ou Honda. Elle innove en utilisant des séparateurs métalliques à la place de ceux en graphite, difficiles et chers à fabriquer. Sa conception modulaire simplifiée permet également de faire considérablement baisser son prix. Le chiffre est secret, mais son coût serait de 50 €/kW, l'équivalent de celui d'un moteur thermique ! Autre originalité : la pile à combustible Hyundai travaille

à pression ambiante (1 bar). Elle n'a donc pas besoin d'un compresseur d'air générant le sifflement désagréable entendu à bord des autres voitures dotées d'une PAC. Malgré cela, son volume et son poids ne sont pas plus importants que ceux de ses concurrentes et elle développe une puissance comparable (100 kW, soit 136 ch). Elle est épaulée par une batterie lithium-ion polymère



Plutôt agréable à conduire, le ix35 se révèle surtout étonnamment silencieux.



HYUNDAI ix35 FUEL CELL	
<i>Données constructeur</i>	
ix35	FuelCell
Caractéristiques	
HYUNDAI ix35 FUEL CELL	
Version essayée : 66 000 €	
Moteur électrique : asynchrone	
Transmission : réducteur (2,893)	
Puissance (kW/h) 100 (136 ch)	
Couple (Nm à tr/min) 300	
Poids (kg) 1846	
Long.xlarg.xhaut. (m) 4,41x1,82x1,65	
Batterie pile à combustible + li-ion polymère (24 kW)	
Réservoir (kg) 5,64 (700 bars)	
Conso mixte (l/100 km) 0,95	
Vitesse maxi (km/h) 160	
0 à 100 km/h 12'5	



de 24 kW, fournie par LG Chem. Là aussi, c'est le coût, en baisse constante, de cette technologie d'accumulateurs qui a dicté ce choix.

Dans cette approche globale du plus faible coût, Hyundai a également choisi un type de moteur différent de celui de ses rivaux. Le moteur synchrone à aimant permanent est, ici, remplacé par un moteur asynchrone, moins cher à fabriquer. Il développe 100 kW pour 300 Nm de couple. Ce qui permet à la voiture d'atteindre 160 km/h. Pour le stockage de l'hydrogène, les Coréens ont retenu l'option 700 bars, considérée comme le standard international pour l'automobile... à part en France (!). Les 5,6 kg d'hydrogène embarqués dans deux réservoirs en composite autorisent 600 km d'autonomie théorique.

GOÛT RÉTRO ET COUP... DE BAMBOU

Voilà pour la technologie, plutôt séduisante. L'usage se révèle, hélas, moins enthousiasmant. En premier lieu, parce que le ix35 est un vieux modèle, désormais remplacé par le Tucson dans la gamme Hyundai. Son look date donc un peu et l'aspect des matériaux de la planche de bord n'est pas très flatteur. C'est triste et vieillot. Dommage pour un engin censé symboliser le futur. Le bon côté des choses, c'est qu'on y trouve facilement ses marques. Contact... aucun

bruit. Pas même le petit "bzzzzz" de la Toyota Mirai lorsque la PAC s'éveille, après quelques dizaines de secondes de préchauffage. Le silence est tel qu'on peut presque distinguer le plic-ploc de l'eau qui goûte à l'échappement, le seul résidu de la réaction chimique, entre l'hydrogène et l'oxygène de l'air, produisant l'électricité. Cependant, ne cherchez pas à la boire, vous finiriez sur la cuvette des toilettes...

Si la chaîne de traction se révèle aussi silencieuse que celle d'un véhicule électrique à batterie, la sensation de poussée est moindre. La faute au moteur asynchrone, dont le couple n'est pas totalement disponible au démarrage, et au poids conséquent de la bête (1850 kg). Rassurez-vous, c'est largement suffisant pour circuler en ville et laisser les voitures thermiques sur place au feu rouge car, ici, il n'y a ni vitesse, ni embrayage. Dès qu'on écrase l'accélérateur, la réponse de la pile à combustible est quasi immédiate. Si la mécanique est douce et réactive, on aurait aimé le même moelleux au niveau des suspensions. Elles sont fermes et réagissent séchement sur les irrégularités. Dans ce domaine, la Mirai lui est bien supérieure.

Dernier point critique : le budget. Même en faisant abstraction du mode de production de l'hydrogène (voir page 90), un véhicule à pile à combus-

1 Grâce à ses 2 réservoirs à hydrogène, le ix35 atteint une autonomie théorique de 600 km. **2** Combiné à un moteur asynchrone de 100 kW et une batterie lithium-ion polymère de 24 kW, la PAC permet à la voiture d'atteindre 160 km/h.

tible est, actuellement, loin d'être rentable. Certes, c'est le moins cher des véhicules à hydrogène, mais le Hyundai ix35 FC coûte quand même 66 000 € TTC (6 300 € de bonus à déduire). Son coût kilométrique est aussi très supérieur à celui d'un véhicule électrique à batterie. Avec 1 kg d'hydrogène vendu 10 € à Paris, l'usage du ix35 FC revient à 10 €/100 km, selon les chiffres normalisés, quand une Tesla S, autrement plus performante, parcourt 100 km avec 2,7 € d'électricité. Mais avec la Hyundai, il suffit de s'arrêter quelques minutes pour faire le plein... A condition de trouver une station !

PAR J.-L. MOREAU, PHOTOS DR

alain MOTO NOTRE VERDICT

Avec zéro émission de CO₂, 500 km d'autonomie et la possibilité de faire le plein en 5 minutes, le ix35 Fuel Cell semble, sur le papier, mieux armé que les véhicules électriques à batteries. Dans la pratique, c'est un peu différent. S'il est presque aussi agréable à conduire, il se montre moins performant et beaucoup plus cher à l'achat et à l'usage... sans compter un réseau de distribution d'hydrogène encore embryonnaire en France.



En grande pompe...

Il aura fallu attendre la COP 21 pour que la première station d'hydrogène grand public soit ouverte en France. Certains objecteront qu'il existe déjà des pompes à Saint-Lô, Dole ou Luxeuil, mais elles ne délivrent de l'hydrogène qu'à 350 bars de pression pour alimenter les prolongateurs d'autonomie à PAC, mis au point par la société française Symbio F Cell pour le Renault Kangoo électrique... Une exception française (encore une). La pompe installée Cours Albert I^e à Paris, sur le parking du pont de l'Alma, fournit, elle, 700 bars de pression comme le réclament les derniers modèles. C'est une petite station alimentée par des bonbonnes d'hydrogène de 200 bars, qu'il faut donc comprimer à nouveau pour faire le plein du ix35 FC. Nous avons effectué l'opération. Elle est très simple. Il suffit de contacter au préalable Air Liquide, installateur du site, pour obtenir un code permettant la délivrance du carburant. La recharge s'apparente ensuite à celle d'un plein de GNV. Elle nous a pris exactement 4 minutes pour la moitié du plein de notre Hyundai d'essai. Le coût est de 10 €/kg, ce qui est sans doute bien en-deçà du prix de revient. Pour l'instant, l'idée est d'assurer la promotion de l'hydrogène carburant et non d'en faire un commerce, même si les 5 taxis de la STEP (voir encadré) viennent régulièrement s'y approvisionner. L'installation est d'ailleurs provisoire. Elle restera en service six mois, en attendant l'ouverture de deux stations permanentes en région parisienne.

Taxis Hype : l'hydrogène pour tous

Si vous habitez la capitale, nul besoin de dépenser 66 000 € pour rouler en voiture à hydrogène. Une nouvelle compagnie de taxis, la STEP (société du taxi électrique parisien) vient, en effet, de lancer le service Hype, assuré par cinq Hyundai ix35 FC, depuis le 8 décembre 2015. La flotte va s'étoffer, avec un objectif de 70 véhicules avant fin 2016 et quelques centaines par la suite. Une vraie originalité car, à l'étranger, les compagnies de taxis s'orientent plutôt vers la solution du véhicule électrique à batterie.

Pourquoi ce choix ?

« Nous nous sommes rendus compte qu'il était plus compliqué de mettre en œuvre une flotte de taxis électriques à batterie que de véhicules à hydrogène », reconnaît Mathieu Gardies, président de STEP, car, même avec une borne de charge rapide, on récupère au mieux 100 km d'autonomie en une demi-heure, alors qu'un plein d'hydrogène ne prend que 5 minutes et permet de parcourir 500 km ».

Sauf que les stations d'hydrogène sont inexistantes en France...

« C'est vrai pour l'instant, mais notre partenariat avec Air Liquide nous a permis d'installer une

station à proximité du garage des taxis ».

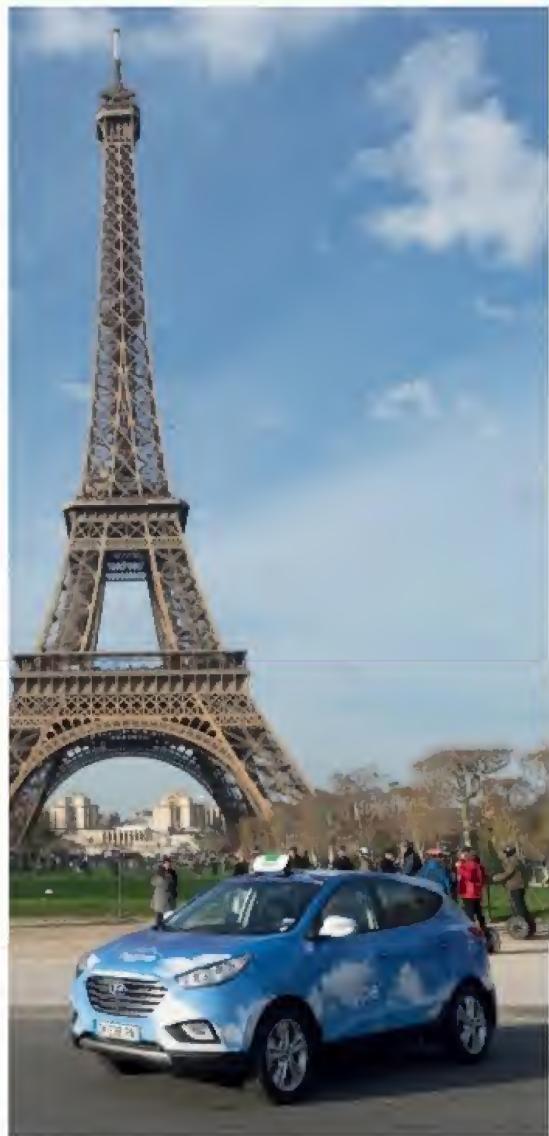
Comment réagissent les chauffeurs et clients de ces taxis pas comme les autres ?

« Les chauffeurs sont ravis, car on a tout le confort de la motorisation électrique sans le souci de la recharge. Quant aux clients, ils sont de deux types : ceux qui montent à bord par curiosité en sachant que c'est un taxi à hydrogène. Et ceux qui prennent la voiture par hasard, se rendent compte que c'est agréable et posent ensuite plein de questions aux chauffeurs, qui sont toujours fiers d'expliquer les particularités de leur véhicule ».

Est-ce rentable ?

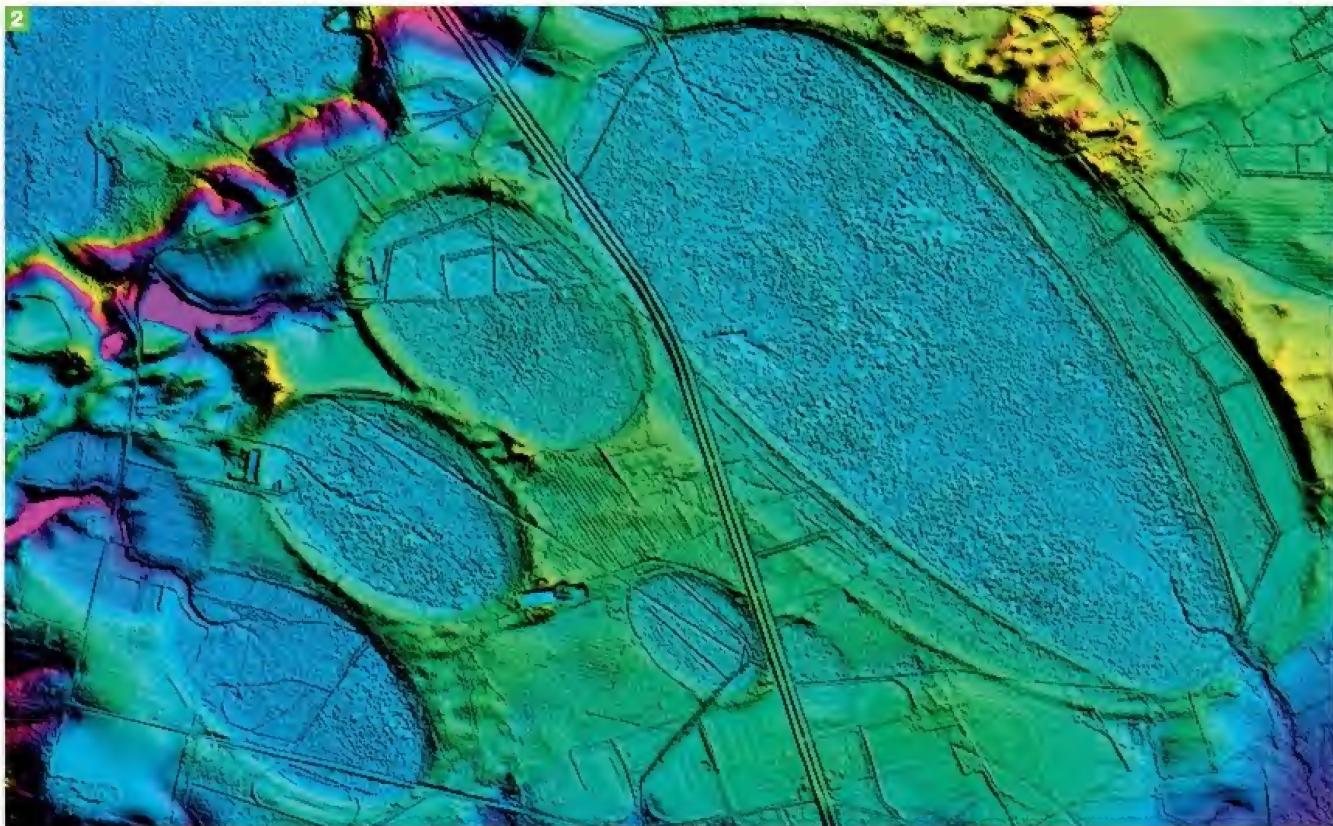
« Honnêtement, pas pour le moment. C'est, pour l'instant, plus cher à l'achat et à l'usage qu'un véhicule thermique ou hybride. Du coup, nos taxis tournent tout le temps, avec deux chauffeurs par jour, 7 jours sur 7 ». N'utiliserez-vous que des Hyundai ?

« Hyundai est le premier constructeur à commercialiser un véhicule électrique à pile à combustible en France. Ce qui explique notre choix, mais nous espérons convaincre Toyota et Honda d'importer leur véhicule. Hype espère amorcer la pompe de l'hydrogène en France ! »



L'hydrogène naturel existe !

Propre, renouvelable et inépuisable, l'hydrogène est considéré comme un vecteur énergétique dont la production coûte cher ou pollue beaucoup. Sauf qu'un scientifique français affirme l'existence de nombreuses sources d'hydrogène naturel. Une découverte qui risque de bouleverser le monde...



Connu depuis deux siècles, l'hydrogène présente l'immense avantage de ne dégager aucune pollution lors de son utilisation comme carburant. Problème : aujourd'hui, sa production se fait par vapo-reformage d'hydrocarbures, un moyen économique mais peu écologique, ou par électrolyse de l'eau, une voie plus vertueuse mais chère, et grande consommatrice d'électricité. Demain, l'exploitation de gisements d'hydrogène naturel pourrait complètement changer la donne, comme l'explique le géochimiste Alain Prinzhofen.

Quand a-t-on découvert l'existence d'hydrogène naturel ?

Cela a vraiment commencé en 2010, grâce à Google Earth, avec la découverte, en Russie, de dépressions circulaires dans le sol, émettrices d'hydrogène.

Comment explique-t-on ce processus naturel de fabrication d'hydrogène ?

Sans certitude, on imagine que l'hydrogène provient d'une réaction chimique : la réduction de l'eau grâce au fer ferreux (Fe^{2+}). Pour que la réduction se produise, il faut de la chaleur et de l'eau qui contienne le Fe^{2+} en solution. Ce qui est très courant géologiquement parlant.

Les quantités générées sont-elles importantes ?

Oui. La terre est un gigantesque

réacteur chimique. À 3 ou 4 kilomètres de profondeur, elle génère de grandes quantités d'hydrogène, qui s'échappe quasi instantanément du sol et se transforme à nouveau en eau lorsqu'il est libéré dans l'atmosphère. En Russie, nous avons mesuré que chaque dépression diffuse une quantité d'hydrogène correspondant à la consommation énergétique de 3 000 à 5 000 familles françaises. Et il y en a des centaines !

Comment repérer les éventuelles "sources" et les exploiter ?

Il y a d'abord les dépressions circulaires, comme celles que l'on trouve au sud de Moscou, et qui sont nombreuses un peu partout dans le monde. Des failles géologiques peuvent également être des sources potentielles. Il est bien sûr illusoire de vouloir mettre un grand entonnoir sur les sites de diffusion. En revanche, lorsqu'il remonte dans le sol, l'hydrogène peut être freiné par divers éléments géologiques et former des poches, un peu comme un bouchon dans la circulation automobile. Il est alors facile de le capter en effectuant un simple forage à quelques centaines de mètres de profondeur. Le pays le plus avancé en la matière est le Mali, qui exploite déjà industriellement, à petite échelle, un gisement d'hydrogène pour alimenter en électricité la ville voisine.

1 Dans les "piscines bleues" du Sultanat d'Oman, les émanations d'hydrogène forment des bulles dans l'eau.

2 Des dépressions émettrices d'hydrogène en Caroline du Nord (États-Unis) ont été mises en évidence par un laser (lidar).

Y a-t-il des gisements en France ?

Il est difficile de trouver des dépressions dans notre pays car l'agriculture, les villes et les routes les ont fait disparaître. En revanche, nous avons mesuré des émissions d'hydrogène sur une faille géologique dans le Cotentin. Il y a donc un potentiel, mais l'hydrogène naturel risque d'entrer en concurrence avec les projets de transformation des surplus d'électricité nucléaire en hydrogène...

Est-ce vraiment une source d'énergie renouvelable et inépuisable ?

L'hydrogène natif se trouve coincé quelque part dans les grands cycles de l'eau sur terre. En le récupérant et en le brûlant, on va le transformer en eau, sa destination naturelle. Une intervention serait donc transparente et peut se répéter à l'infini. Il se forme aussi très vite et disparaît rapidement. Ce qui confirme son caractère renouvelable.

Peut-il, à terme, remplacer le pétrole ?

Pas à courte échéance. Il faudra quelques années de recherche et de développement des lieux de forage, en cas de succès. Il faut donc compter 50 ans pour que l'hydrogène soit prédominant. Mais si c'est positif, cela changera le monde !

PROPOS RECUEILLIS PAR J.-L. MOREAU



Baisse d'impôts : les automobilistes "cocus" ?

Le gouvernement l'a promis : 2016 sera l'année des baisses d'impôts. Mais pas pour tout le monde. Une fois encore, les automobilistes seront les dindons de la farce.

En bons automobilistes naïfs que nous sommes, nous pensions que la nouvelle année allait alléger notre fardeau fiscal. Nous avions même cru que les taxes sur l'essence baissaient enfin grâce au rééquilibrage annoncé entre les fiscalités de l'essence et du diesel : baisse de un centime de la TICPE (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques) pour le premier, et hausse de un centime pour le second (en sachant que plus de 80 % du carburant consommé en France concerne le gasoil !). Mais c'était sans compter sur la roublardise de ceux qui nous gouvernent... Au 1^{er} janvier, la TICPE sur le SP95/SP98 a, effectivement, baissé de 1 ct €/l HT

et celle du gazole augmenté de 1 ct €/l HT, comme promis... Sauf que ces deux carburants ont également supporté une augmentation de la taxe carbone (contribution climat énergie) de respectivement 1,7 ct €/l HT et 2 cts €/l HT. Prétendant un geste "écolo", l'État a même consenti un allégement supplémentaire de la TICPE sur le SP95 E10 de 1 ct €/l HT. Un cadeau financé par une hausse équivalente de 1 ct €/l HT sur le SP95/SP98. Vous suivez ? Au final, le gasoil augmente de 3,6 cts €/l TTC, le SP95/SP98, de 2,04 cts €/l TTC et seul le SP95 E10 baisse de 0,36 ct €/l TTC... Sachant que nous consommons, chaque année, en France, quelque 40 800 000 000 de litres de gazole,

6 557 600 000 de litres de SP95/SP98 et 2 810 400 000 de litres de SP95 E10, cela équivaut, d'un côté, à une recette supplémentaire pour l'État de 160 177 5040 € et de l'autre, à un manque à gagner de 10 117 440 €. Au global, la hausse d'impôts pour les automobilistes en 2016 est de 159 165 7600 €... rien que sur le carburant ! Aucun responsable politique n'en parle. C'est d'autant plus rageant que nos dirigeants oublient de préciser que ces taxes colossales (l'automobile représente la quatrième rentrée fiscale de l'État) financent largement les infrastructures et le fonctionnement des transports en commun. ●

PAR J.-L. MOREAU

Abonnez-vous vite !

Et recevez LA TROUSSE DE DÉPANNAGE

Ce kit indispensable à toutes les voitures se compose :

- ✓ d'une paire de câbles de démarrage,
- ✓ 1 paire de gants,
- ✓ 1 clé à molette,
- ✓ 1 pince,
- ✓ 1 testeur de pression des pneus,
- ✓ 1 cutter,
- ✓ 1 tournevis multi embouts (15 embouts),
- ✓ 1 tournevis testeur,
- ✓ 1 lampe torche,
- ✓ 1 ruban adhésif.

Tous ces accessoires sont rangés dans une trousse en forme de triangle de signalisation.



Plus de
34€
d'économie

I AN
10 numéros
(dont 1 double)
(valeur 39 €)

**LA TROUSSE
DE DÉPANNAGE**
(valeur 25 €)

Pour vous
29,90€
Seulement!
au lieu de 64€*

BULLETIN D'ABONNEMENT

Oui, je profite de cette offre exceptionnelle et m'abonne à Auto Moto pour :

Merci de retourner ce bulletin sous enveloppe non affranchie avec votre règlement à :
AUTO MOTO - LIBRE RÉPONSE 79140 - 59789 LILLE CEDEX 09 - Connectez-vous à : automotoabo.com

Offre simple : 1 an 10 n°* dont un double (valeur 39 €) + la trousse de dépannage (25 €) pour **29,90 € seulement** au lieu de ~~64 €~~, soit plus de 34 € d'économie !

Offre passion : 1 an 10 n°* dont un double (valeur 39 €) + 2 hors-séries (valeur 11,50 €) pour **29,90 € seulement** au lieu de ~~50,50 €~~, soit 20,60 € d'économie !

► Je complète mes coordonnées personnelles :

Mme Mr Nom

Prénom

N°/Voie

Code postal Ville

Votre date de naissance

N° Tel

E-mail

MLP

J'accepte de recevoir par e-mail des offres promotionnelles de la part des partenaires d'Auto Moto

Offre valable 2 mois et dans la limite des stocks disponibles, réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine.

*Vous pouvez acquérir séparément chaque numéro d'Auto Moto au tarif de 3,90 €, les hors-séries aux prix de 5,50 € et 6 €, la trousse de dépannage au prix de 25 €. Après enregistrement de votre règlement, vous recevrez sous 4 semaines environ votre 1er numéro d'Auto Moto, et sous 4 à 6 semaines environ, par pli séparé, votre trousse de dépannage. Si vous n'êtes pas satisfait de votre abonnement, nous vous rembourserons les numéros restant à servir sur simple demande écrite. Informaticité et libertés : le droit d'accès et de rectification des données concernant les abonnés peut s'exercer auprès du Service Abonnements. Sauf opposition formulée par écrit, les données peuvent être communiquées à des organismes extérieurs. Service d'Abonnement : Tél. 02 77 89 11 01. Reward Media Publishing - 16 rue du Dôme 92100 Boulogne-Billancourt - 920 742 791 R.C.S. Nanterre

**auto
MOTO**
www.automoto.com

EXCLUSIF
Les stars 2016
seront françaises

Fait à moto
les fois deux

NUMÉRO SPÉCIAL 50 PAGES DE NOUVEAUTÉS À L'ESSAI

... et bien d'autres

Sous bonne



Propriétaire : Dave Deliau, 43 ans,
marié, 2 enfants

Profession : gérant de société

Version possédée et année modèle :

Escort Cosworth Motorsport
(décembre 1992)

Kilométrage lors de l'achat : 32 850 km

Kilométrage parcouru : 1500 km !

Date et prix d'achat : octobre 2014, 30 000 €

Il aime

- Fascination pour Cosworth
- Rareté de cette version Motorsport
- Sensations de conduite
- Ambiance rallye
- Esprit club des amateurs de Cosworth

Il aime moins

- Peu utilisable au quotidien
- Connaissances techniques requises
- Disponibilité des pièces

Escort

Héritière d'une époque révolue, cette ancêtre de la Focus RS délivre des sensations de bête de rallye dans le bruit et la fureur. À dénicher au plus vite, avant que sa cote ne s'envole...



FORD ESCORT COSWORTH

→ (1992-1996) à partir de 17 000 €*

(pour une version d'origine recommandable)

“Depuis l'adolescence, les modèles Cosworth me fascinent. À 19 ans, en 1992, je fantasmas sur l'Escort Cosworth. Elle venait d'être élue sportive de l'année par le magazine Échappement. La mienne appartenait à un certain Monsieur Français, organisateur de rallyes dans la Meuse, la région où je vis. Elle servait d'ouvreuse et je la voyais régulièrement évoluer sur nos belles spéciales. Pendant plus de dix ans, j'ai tanné son propriétaire pour qu'il me la cède. Mais je n'étais pas seul sur le coup... Finalement, je fus l'heureux élu. Elle n'avait que 32 850 km au compteur, et en plus, c'était une version très rare, baptisée Motorsport, qui était dotée, en série, du double aileron arrière. Dépouillée à l'extrême, en vue d'une participation à la compétition, elle ne dispose ni de clim', ni delève-vitres électriques. Son seul luxe : les sièges Recaro. Plus étonnante, sa "poche à eau" souple, logée dans le coffre... qui sert à vaporiser l'échangeur du turbo pour le refroidir ! Un brin maniaque, je me suis amusé à reproduire, à l'identique, les plaques d'immatriculation de la version qui faisait la couverture du magazine Échappement, en 1992, et je l'ai chaussée en Pirelli PZéro d'époque. J'ai, bien sûr, un autre jeu de jantes montées en pneus neufs, pour le quotidien. Je m'en sers rarement, principalement pour me rendre aux rassemblements des membres du club Cosworth, où il règne une ambiance très conviviale. Au-delà de son comportement ultra efficace, avec ses quatre roues motrices, j'adore le coup de pied aux fesses délivré par son gros turbo, aux alentours de 4 000 tr/mn. J'aime aussi l'ambiance intérieure, typée rallye. C'est bien simple, je suis conquis et si j'avais encore 30 000 € à dépenser, ce n'est pas une Porsche que j'achèterais...”

PROPOS REÇUEILLIS PAR N. BRIOLZE
PHOTOS J. PEYROU

Prime d'assurance: 600 €/an
en tous risques collection
avec bonus de 0,50.

Coût d'entretien: = 150 €/an





RETRouvez l'essai de la Ford Focus RS page 32



L'avis de la rédaction

Force est de reconnaître que reprendre le volant d'une automobile du siècle dernier procure toujours un immense plaisir. Surtout lorsqu'il s'agit d'une représentante de feu les Groupes A et B de rallye, des modèles de série, avant tout développés en vue de leur homologation en compétition. Si nous avions gardé un souvenir ému de cette Escort, notre préférence allait à la Sierra Cosworth x4. Étroitement dérivée de sa grande sœur, la star du jour se révèle plus efficace et donc moins joueuse. Très marqué, l'effet turbo intervient de manière brutale vers 4 000 tr/mn. Cela participe au plaisir de conduite, tout en exigeant un vrai sens de l'anticipation. Sa motricité n'a rien à envier à celle des sportives d'aujourd'hui. Idem pour les performances : ébouriffantes dans les années 1990, avec un 1000 mètres D.A. abattu en à peine plus de 26 secondes ! Reste à composer avec une direction non assistée, un embrayage viril, une commande de boîte rétive... et à assumer la pelle à tarte faisant office de double aileron arrière !

FIABILITÉ ★★★★☆

L'Escort Cosworth exige un entretien très suivi, notamment côté moteurs. Dans tous les cas, une grosse révision s'impose aux alentours des 100 000 km. Attention : la plupart des pièces de cette *youngtimer* sont devenues difficiles, voire impossibles, à trouver, en particulier celles concernant la carrosserie.*

Problèmes rencontrés :
Moteur : ralenti irrégulier (problème d'injection, de pompe à essence ou de régulateur de pression) ; joint de culasse parfois HS ; fuite au niveau des joints et des guides de soupapes ; pression d'huile à vérifier.

Turbo : mauvaise étanchéité des durits de dépression ou jeu du turbo sur son axe.
Trains roulants-transmission : pont bruyant ; bagues des trains avant et arrière et/ou supports moteur fatigués.

Carrosserie : corrosion possible sur l'aile arrière droite, au niveau de la goulotte de réservoir, du longeron arrière gauche, des passages de roues et des bas de caisse, sous les extensions en plastique.

Habitacle : usure des bourrelets latéraux des sièges Recaro ; défaillances de l'éclairage du tableau de bord.

* Source Youngtimers.

EXEMPLES DE PETITES ANNONCES

Escort Cosworth	1993	108 000 km	17 500 €
Escort Cosworth	1993	110 000 km	19 000 €
Escort Cosworth	1995	130 000 km	20 000 €

HISTORIQUE

MAI 1992

Commercialisation en deux finitions, Motorsport et Luxe.

FIN 1994

Nouvelle injection "maison" et adoption d'un turbo Garrett T25, plus petit, avec une puissance portée à 227 ch.

JANVIER 1996

Arrêt de la production, après 7145 exemplaires fabriqués.

Données constructeur

Caractéristiques

Moteur : 4-cylindres en ligne, longitudinal AV, 16 soupapes, injection essence, 1994 cm³.

Transmission : intégrale permanente (système Ferguson), mécanique 5 vitesses

Puissance (ch à tr/min) 220 à 6 250

Couple (Nm à tr/min) 290 à 3 500

Vitesse max (km/h) 232

0 à 100 km/h/1 000 DA 6'1/26"3

Conso. moyenne (l/100 km) 10,1

Long.xlarg.xhaut. (m) 4,21x1,73x1,40

Réservoir (l) 65

Coffre 267

Dix opportunités à moins de 3 000 €

Citadine, petite, compacte, familiale ou même monospace, il est possible de dénicher une occasion encore vaillante, et pas trop kilométrée, pour le prix d'un scooter 125 neuf. Suivez le guide.





SMART

À NOTER Pour un tarif à peine plus élevé, on peut choisir une version Cabrio qui, à défaut d'être un véritable cabriolet, permet de profiter du soleil grâce à son toit escamotable électriquement.

ON AIME

- La Smart de première génération demeure sans concurrente, à l'exception de la "grosse" Toyota iQ, qui frise les 3 mètres de long !
- Son gabarit riquiqui – 2,50 m seulement – et sa maniabilité exceptionnelle en font la reine incontestée de la ville, où elle se gare dans un trou de souris, au besoin, perpen-

diculairement au trottoir.
 ● Son agrément de conduite est correct et son ergonomie aboutie.
 ● Dans cette version 61 ch, son sobre 3-cylindres essence de 700 cm³, exclusivement associé à une transmission robotisée, lui procure des performances largement suffisantes en milieu urbain.
 ● Sécurité passive préservée.

ON AIME MOINS

- Son amortissement de kart sacrifie le confort, en partie compensé par de très bons sièges.
- Sa transmission robotisée est d'une lenteur exaspérante.
- Sa direction est lourde lorsqu'elle n'est pas pourvue d'assistance.
- Usage routier très limité.
- Stricte deux places.

FIABILITÉ ★★★★☆

Les modèles d'avant 2003 ont eu à déplorer un certain nombre de problèmes. Après cette date, la fiabilité devient correcte, avec un moteur qui dépasse allègrement les 100 000 km sans soucis.

PROBLÈMES RENCONTRÉS

- Moteur : faiblesse du turbo et de la segmentation, avant 2003 ; jeu sur l'axe de pompe à eau avec risque de fuite, avant 2000 ; fuite sur joint spi de vilebrequin avec risque pour le volant moteur ou l'embrayage (à régler tous les 15 000 km) ;

défaillance du capteur de point mort haut.
 ● Alternateur exposé aux projections d'eau, avant 2000.
 ● Boîte de vitesses : sélection difficile de certains rapports (1^{ère}, marche arrière, point mort).
 ● Freins : mauvaise étanchéité d'un connecteur.
 ● Trains roulants : triangles de suspension avant sensibles à la corrosion, avant 1999 (rappel en juin, puis en novembre 1999, avec remplacement des rotules).
 ● Pneumatiques AV : usure rapide.
 ● Batterie supportant mal les immobilisations prolongées.

REPÈRES

Version conseillée

61 ch

Moteur : 3-cylindres, 6 soupapes, injection essence, turbo, 698 cm ³	61 à 5250
Puissance (ch à tr/min)	95 à 2000
Couple (Nm à tr/min)	127/5/16/6/38/2
Conso ville/route/autoroute	5,8/6/6,3
Conso moyenne	6,7
Freinage 130 km/h à 0 (m)	74
Espace AR coudes/jambes (cm)	-
Coffre à 5/t 2 (l)	150-280
Long.xlarg.xhaut. (m)	2,50x1,52x1,53

Entretien

Distribution (km, durée)
sans entretien (chaîne)

Moteur	3 158 € (échange-standard)	Bouclier (avant)	137 €
Embrayage	890 € (complet)	Optique (avant)	223 €

Exemples d'annonces

ESSENCE

Coupé & Pure 45 kW Softip	2005	90 000 km	2 400 €
Coupé & Passion 45 kW Softouch	2006	58 000 km	2 800 €
Coupé & Passion 45 kW Softip	2004	50 000 km	3 000 €



RENAULT TWINGO

À NOTER Pour quelques centaines d'euros de plus, à kilométrage équivalent, les amateurs d'automatisme peuvent choisir la version à boîte robotisée Quickshift, plus agréable et plus fiable que les anciennes Easy.

ON AIME

- Avec sa carrosserie monocoque et son regard pimpant, la première Twingo fut un événement lors de sa sortie, en 1993 ; sa carrière durera d'allers jusqu'en 2007, date à laquelle elle fut remplacée par la Twingo "2".
- Son gabarit raisonnable (3,43 m de long) et sa maniabilité en font une vraie alliée en ville.

• Son habitabilité est remarquable pour sa taille et sa modularité excellente grâce à son ingénieuse banquette arrière coulissante, qui permet de privilégier l'espace aux jambes arrière ou le volume du coffre.

- Comportement sain à allure raisonnable.
- Confort honorable.
- Moteur 1.2 16 soupapes 75 ch nettement plus alerte et aussi sobre

que le 1.2 litre 60 ch.

ON AIME MOINS

- Comportement routier moins rigoureux que celui de la Clio.
- ABS rarement de série.
- Direction lourde en manœuvre sans l'indispensable assistance qui fut longtemps proposée en option.
- Insonorisation vraiment médiocre.
- 4 places seulement.

FIABILITÉ ★★★★☆

Sa simplicité mécanique, avec très peu d'électronique, est un gage de fiabilité, même si les premiers modèles ont eu à déplorer des casses moteur (1.2 type C). Peu de problèmes à partir de 2001.

PROBLÈMES RENCONTRÉS

- Moteur 1.2 16v : dérèglement du ralenti et fonctionnement heurté dû à l'encrassement progressif du papillon motorisé, à nettoyer ; instabilité du ralenti, perte de puissance, avec allumage du voyant d'anomalie au tableau de bord, nécessitant un réglage du

jeu des soupapes, voire un remplacement de la culasse (rappel en septembre 2009) ; rares incidents de faisceau électrique moteur (y compris sur 1.2 8 soupapes).

- Moteur 1.2 8 soupapes, type D : petite fuite d'huile sans gravité sur le joint de couvre-culasse ; à-coups de fonctionnement liés à un défaut des injecteurs Bosch, à remplacer par des Siemens, avant 2001.
- Boîte robotisée Quickshift : frottement entre le câblage moteur et la durit haute pression du module hydraulique (rappel en septembre 2008).
- Échappement : risque de fêture entre le tube central et le silencieux, avant 2002.

REPÈRES

Version conseillée

1.2 16V

Moteur : 4-cylindres, 16 soupapes, injection essence, 1149 cm ³	
Puissance (ch à tr/min)	75 à 5500
Couple (Nm à tr/min)	105 à 3500
80 à 120 en 4/5 ^e	11'8/18'2
Conso ville/route/autoroute	6,4/6,3/7,2
Conso moyenne	6,6
Freinage 130 km/h à 0 (m)	72
Espace AR cuisses/jambes (cm)	136/61-76
Coffre à 5/6 2 (l)	168-261/1 096
Long.xlarg.xhaut. (m)	3,43x1,63x1,42

Entretien

Distribution (km, durée)
120 000 km, 10 ans

Moteur	3 491 €	Bouclier	244 €
(échange standard)		(avant)	
Embrayage	147 €	Optique	103 €
(échange standard)		(avant)	

Exemples d'annonces

ESSENCE

1.2 16V	2002	80 000 km	2 500 €
1.2 16V Expression	2003	67 000 km	2 700 €
1.2 16V Privilège	2001	65 000 km	2 900 €



RENAULT CLIO

À NOTER À partir de septembre 2005, à l'occasion du lancement de la Clio 3, la "2" prend l'appellation Campus et voit sa gamme simplifiée (essence 1.2, 1.2 16v et 1.4 16v et diesel 1.5 dCi 65/70 et 80 ch).

ON AIME

- Cette Clio "2" (génération 1998-2011), dont la carrière s'est poursuivie même après le lancement de la "3", demeure un best-seller sur le marché de l'occasion.
- Agile et sûr, son comportement a peu vieilli, tout comme son agrément de conduite.
- Son confort de

suspension est plutôt moelleux et son habitabilité correcte pour son gabarit (3 ou 5 portes). ● Très largement diffusée, elle affiche, en essence notamment, des cotés et des kilométrages très raisonnables.

● Facile à dénicher, le petit 1.2 litre 16 soupapes essence 75 ch associe agrément et sobriété ; les 1.4 et 1.4 16v ne sont pas non plus à négliger. Plus

performant et plus sobre, le 1.5 dCi 80 affiche, quant à lui, des kilométrages nettement plus élevés.

ON AIME MOINS

- La commande de boîte manque de précision.
- La position de conduite est un peu haute pour les grands gabarits.
- La finition des modèles d'avant 2004 est datée et l'équipement de base très chiche.

FIABILITÉ ★★★★☆

Améliorée au fil des millésimes, et des restylages (2001 & 2004), la fiabilité de cette Clio 2 est devenue bonne, en particulier en essence, certains dCi ayant eu à déplorer nombre de défaillances.

PROBLÈMES RENcontrÉS

- Remplaçant de l'ancien 1.4 litre de même puissance, le 1.2 16v 75 ch s'avère plus friable que les 16 soupapes 1.4 et 1.6, qui souffrent souvent de bobines d'allumage qui grillent.
- 1.5 dCi : les premiers blocs diesel ont connu pas mal de problèmes : pompe

d'injection (arrachage de métal à l'intérieur de la pompe, avec rappel fin 2002), courroie d'accessoires et/ou galet-tendeur, à remplacer (modèles entre juin 2001 et juin 2002 notamment) et vilebrequin (mi-2004). ● Boîte de vitesses : des casses, avant 2002. ● Freins : oxydation possible de l'ABS. ● Trains roulants : bras de suspension défaillant sur certains modèles d'avant juin 2003 (rappel en septembre 2003). ● Verrouillage centralisé : remplacement du contrôleur à partir de juin 2001 (adoption du multiplexage). ● Finition : verrouillage boîte à gants, contre-portes...

REPÈRES

Versions conseillées

	1.2 16v	dCi 80
Moteur : 4-cylindres	16 soupapes, injection essence, 1149 cm ³	8 soupapes turbodiesel, rampe commune, 1461 cm ³
Puissance (ch à tr/min)	75 à 5500	80 à 4000
Couple (Nm à tr/min)	105 à 3500	185 à 2000
0 à 100 en 4/5 ^e	11"9/17"6	10"5/13"8
Conso ville/route/autoroute	8,2/6,2/6,7	6,4/5,1/6,1
Conso moyenne	6,6	5,5
Freinage 100 km/h à 0 (m)	68	71
Espace AR coude/jambes (cm)		133/64
Coffre à 5/4 2 (l)		255/1035
Long.xlarg.xheit. (m)	3,77x1,64x1,42	

Entretien

Distribution (km, durée)
120 000 km, 5 ans

Moteur 3 491 €/4 361 € (échange standard)	Bouclier (avant)	277 €
Embrayage 147 €/174 € (échange standard)	Optique (avant)	222 €

Exemples d'annonces

ESSENCE

1.2 16v Extrême 5 portes	2003	86 000 km	2 500 €
1.2 16v 5 portes	2001	46 000 km	3 000 €

DIESEL

1.5 dCi 80 Expression 5 portes	2002	158 000 km	2 900 €
1.5 dCi 80 Billabong 5 portes	2003	107 000 km	3 300 €



PEUGEOT 206

À NOTER Pour à peine plus cher, le break SW, allongé de 19 cm, offre une polyvalence supérieure et un volume de chargement qui peut atteindre près de 1200 litres, accessible depuis une lunette ouvrante.

ON AIME

- Apparue la même année que la Clio, en 1998, la 206 est devenue "+ " en 2009 et a poursuivi sa carrière jusqu'en 2013, aux côtés des 207 et même 208.
- Elle offre un bel agrément de conduite, grâce à son comportement très agile (avec antidérapage ESP optionnel) et son poids plume.

- Son amortissement souple lui confère un bon confort.
- Son habitabilité (trois ou cinq portes, et même break SW) s'avère flatteuse, tandis que son gabarit raisonnable lui procure une belle polyvalence ville-route.
- De puissances très voisines, ses deux blocs 1.4 litre procurent d'honnêtes performances ; le diesel HDi se révélant

logiquement plus sobre, mais aussi nettement plus kilométrique.

ON AIME MOINS

- Vivacité exacerbée du train arrière en virage, sans ESP, pouvant devenir délicat en situation d'urgence.
- Distances de freinage médiocres.
- Matériaux, finition et insonorisation désormais datés.

FIABILITÉ ★★★★☆

En près de 15 ans de carrière, la 206 a eu le temps d'améliorer sa fiabilité, devenue bonne, surtout en essence.

PROBLÈMES RENCONTRÉS

- Moteur 1.4 : légère fuite d'huile au niveau du joint de culasse ; pompe à essence fragile ; ralenti irrégulier et calage dus à des soucis de connectique et aux bobines d'allumage.
- 1.4 HDi : à-coups de gestion ; démarrage difficile ; fuites de gazole.
- Boîte de vitesses : tringlerie fragile sur les modèles antérieurs à 2000.

REPÈRES

Versions conseillées

	1.4	1.4 HDI
Moteur : 4-cylindres	8 soupapes, injection essence, 1360 cm ³	8 soupapes turbodiesel, rampe commune, 1398 cm ³
Puissance (ch à tr/min)	75 à 5 500	70 à 4 000
Couple (Nm à tr/min)	120 à 2 800	150 à 1 750
0 à 120 en 4/5/5	13''4/19''	13''1/16''6
Conso ville/route/autoroute	6,9/6,9/7,5	6,5/5,6
Conso moyenne	7,1	5,5
Freinage 130 km/h à 0 (m)	72	74
Espace AR coude/jambes (cm)	136/64	
Coffre à 5/2 (l)	245/1 130	
Long.xlarg.xhaut. (m)	3,84x1,65x1,43	

Entretien

Distribution (km, durée)
120 000 km, 10 ans - 240 000 km, 10 ans

Moteur	2 358 €/3 326 € (échange standard)	Bouclier (avant)	240 €
Embrayage	219 € (échange standard)	Optique (avant)	152 €

Exemples d'annonces

ESSENCE

1.4 XR Présence 5 portes 2003 109 000 km 2 500 €

1.4 Roland-Garros 5 portes 2001 91 000 km 2 900 €

DIESEL

1.4 HDi XT Pack Clim 5 portes 2003 154 000 km 2 700 €

1.4 HDi Pop Art Clim 3 portes 2005 144 000 km 2 800 €



PEUGEOT 307 SW

À NOTER Peu diffusée, et par définition, difficile à dénicher, la version SW 7 places est dotée de deux "strapontins" prenant place au troisième rang, dans le coffre.

ON AIME

- Cette ancienne 307 se distingue avant tout par son comportement particulièrement équilibré (ESP de série depuis août 2001) et un amortissement "maison" participant à l'agrément de conduite.
- La position de conduite dominante est agréable et l'habitacle offre une belle sensation d'espace, renforcée par la luminosité

procurée par l'immense pavillon en verre, de série.

- Ses trois sièges arrière individuels et amovibles contribuent à la modularité aboutie.
- Vaste coffre, pouvant atteindre 1 800 litres.
- À ce tarif, on a le choix entre un 1.6 16v 110 ch essence, assez performant et peu gourmand, et le plus sobre et plus tonique 1.6 HDi de même puissance,

tous deux assez fortement kilométrés.

ON AIME MOINS

- L'amortissement ferme nuit au confort, en particulier à basse vitesse, et plus encore avec les jantes de 17 pouces.
- L'espace aux jambes à l'arrière se révèle assez quelconque.
- Finition datée par rapport à celle de la 308, qui l'a remplacée en 2007.

FIABILITÉ ★★★★☆

La 307 souffre d'une fiabilité aléatoire, heureusement nettement améliorée à partir du restylage de 2005.

Du mieux en essence.

PROBLÈMES RENCONTRÉS

- Moteur 1.6 16v : problème de faisceau d'alternateur (rappel en juin 2003).
- 1.6 HDi : à-coups de gestion ; volant moteur bimasse Valeo fragile ; défaut de lubrification pouvant entraîner la casse du turbo, voire de la distribution, et donc du moteur, en particulier entre mars 2004 et février 2007 ; fuites des injecteurs.
- Démarrer : casse possible.
- Neiman : clé se bloquant dans le barillet.
- Trains roulants : vibrations dans le train avant liées aux plaquettes Bosch (rappel en septembre 2004).
- Direction : fuite possible, avant 2009.
- Défaillance du boîtier de servitude intelligent BSi (essuie-glaces, phares automatiques...).
- Climatisation manuelle : défaillances.
- Autres rappels : airbags rideaux (décembre 2006) ; accélérateur ou régulateur de vitesse sur boîte automatique (juin 2006) ; suspension avant (septembre 2004).

REPÈRES

Versions conseillées

1.6 16v	1.6 HDI 110
Moteur : 4-cylindres	16 soupapes, injection essence, 1587 cm ³
Puissance (ch à tr/min)	110 à 5750
Couple (Nm à tr/min)	147 à 4000
0 à 120 en 4/5 ^e	137/192
Conso ville/route/autoroute	8,2/8,9/6,9
Conso moyenne	8,4
Freinage 130 km/h à 0 (m)	65
Espace AR coudes/jambes (cm)	146/69
Coffre à 5/à 2 (l)	503/1805
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,42x1,73x1,54

Entretien

Distribution (km, durée)

120 000 km, 10 ans - 240 000 km, 10 ans

Moteur	3136€/3471 € (échange standard)	Bouclier (avant)	375 €
Embrayage	233 €/255 € (échange standard)	Optique (avant)	234 €

Exemples d'annonces

ESSENCE

SW 1.6 16v 2005 121 000 km **2700 €**

SW 1.6 16v 2004 110 000 km **3000 €**

DIESEL

SW 1.6 HDI 110 Quicksilver 2005 184 000 km **2800 €**

SW 1.6 HDI 110 Pack 2004 153 000 km **3000 €**



VOLKSWAGEN GOLF

À NOTER Alternative à la Golf 4, la déclinaison 3 volumes, Bora, dispose d'un vaste coffre (445 litres) et fut aussi proposée en break. Reste à trouver l'oiseau rare, sans trop de kilomètres au compteur.

ON AIME

- Cette quatrième génération de Golf (1997-2004) s'est imposée comme l'une des compactes les plus homogènes de sa génération.
- Elle se distingue, notamment, par une qualité de finition et une ergonomie remarquables pour l'époque.
- Une fois n'est pas coutume sur une

allemande, l'équipement se révèle très fourni avec, pour la première fois sur une compacte, un antidiérapage ESP, dès juillet 2001, 4 airbags (août 1998) et la climatisation (mai 1999). L'agrément de conduite et le confort sont dans la bonne moyenne de la catégorie. Moteur 1.6 litre essence, agréable et largement diffusé, ou très tonique TDI

à "pompe distributrice", l'ancêtre du common rail.

ON AIME MOINS

- TDi très bruyant.
- La présentation intérieure, intégralement noire, est toujours aussi austère.
- L'habitabilité arrière est limitée et la banquette ferme.
- À ce tarif, les kilométrages sont élevés, en particulier en diesel.

FIABILITÉ ★★★★☆

Comme le laisse supposer sa qualité de fabrication et de finition, cette Golf 4 se révèle fiable, malgré des soucis sur de nombreux TDi.

PROBLÈMES RENCONTRÉS

- Moteur 1.6 (et 1.4) : fonctionnement heurté (gestion électronique ou bobines d'allumage) ; rares casses du moteur 1.6 16v 105 à faible kilométrage (refroidissement).
- TDi : petite surconsommation d'huile, sans gravité (90 et 110) ; perte de puissance liée à l'enrassement du débitmètre d'air Bosch ;

ralenti instable (gestion à reprogrammer) ; démarrage à chaud difficile (durit de dépression du turbo) ; pot d'oxydation fragile ; rares casses de turbo ou grippage de l'axe ; quelques casses moteurs T15 (effritement des pistons, bielles). Pompe à eau : fiabilité médiocre sur moteurs essence. Trains roulants : claquements du train avant (barre stabilisatrice). Freinage : dysfonctionnements de l'ABS (connecteurs). Électronique : problèmes de climatisation, de fermeture centralisée, de lèves-vitres ou de jauge à carburant.

REPÈRES

Versions conseillées

1.6	TDI 110
Motor : 4-cylindres	8 soupapes, injection essence, 1595 cm ³
Puissance (ch à tr/min)	101 à 5600
Couple (Nm à tr/min)	145 à 3800
0 à 120 en 4/5	11"4/15"
Conso ville/route/autoroute	8,4/7,5/7,7
Conso moyenne	7,9
Freinage 130 km/h à 0 (m)	70
Espace AR/coude/jambes (cm)	142/70
Coffre (l)	330
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,15x1,74x1,44

Entretien

Distribution (km, durée)
90 000 km, 5 ans

Moteur	3326 €/8142 € (neuf)	Bouclier (avant)	313 €
Embrayage	302 €/417 € (complet)	Optique (avant)	305 €

Exemples d'annonces

ESSENCE

1.6 Comfort Plus 5 portes	2002	159 000 km	2900 €
1.6 Comfort 3 portes	1999	109 000 km	3000 €

DIESEL

TDI 110 5 portes	2000	204 000 km	2700 €
TDI 110 Comfort 5 portes	1999	168 000 km	3000 €



CITROËN C5

À NOTER À peine moins abordable, la version break offre un volume de chargement avoisinant les 1700 litres. Les lourdes charges ne lui font pas peur, grâce à l'assiette constante offerte par sa suspension Hydractive.

ON AIME

- Cette première génération de C5 (2001-2008) brille, avant tout, par son confort souverain, obtenu grâce à sa fameuse suspension hydro-pneumatique Hydractive, gérée par électronique.
- Devenu plus dynamique depuis le restylage de novembre 2004, le comportement (ESP de série) est au-dessus

de tout soupçon.

- Son habitabilité généreuse se double d'un coffre dont le volume peut atteindre 1 300 litres, grâce à une banquette rabattable 40/60, avec assises escamotables.
- Sécurité passive : 4 étoiles EuroNCAP (5 depuis le restylage).
- Moteur 2.0 16v essence de 138 ch (143 ch depuis le restylage) agréable, performant et pas trop gour-

mand, ou moderne et sobre diesel 1.6 HDi d'origine PSA-Ford.

- Cotes particulièrement raisonnables.

ON AIME MOINS

- Ligne désuette, présentation intérieure et matériaux quelconques, voire médiocres avant 2004.
- Ergonomie dépassée, avec des commandes dispersées.

FIABILITÉ ★★★★☆

Médiocre sur les premiers modèles d'avant mi-2002, la fiabilité s'est améliorée pour devenir bonne à partir du restylage de 2004. Reste des problèmes sur le 1.6 HDi.

PROBLÈMES RENCONTRÉS

- Moteur 2.0 16v : fuite sur le circuit de recirculation des gaz d'échappement EGR.
- 1.6 HDi : défaut de lubrification avec casse possible du turbo, voire de la distribution, pouvant aller jusqu'à la casse du moteur, très rarement prise en charge ; fuite au niveau du tuyau de retour de carburant ayant fait l'objet d'un rappel (mai 2005).
- Boîte de vitesses : rapports parfois difficiles à enclencher, liés à un défaut du disque d'embrayage ; rares cas de boîte se bloquant.
- Freinage : remplacement d'un clapet de pompe à vide sur le circuit de freinage (rappel en octobre 2010).
- Électronique : dysfonctionnements du multiplexage (antidérapage ESP, régulateur de vitesse, voyants...), sur des modèles d'avant le restylage, ayant fait l'objet d'une remise à niveau en avril 2002.
- Autres rappels : jantes en tôle (octobre 2003) ; boîte automatique (décembre 2001).

REPÈRES

Versions conseillées

2.0 16v	2.0 HDi 110
Moteur : 4-cylindres	16 soupapes, injection essence, 1997 cm ³
Puissance (ch à tr/min)	138 à 6000
Couple (Nm à tr/min)	190 à 4100
0 à 120 km/h 4/5*	10'4/14'3
Conso ville/route/autoroute	8,5/6,8/4
Conso moyenne	8,3
Freinage 130 km/h à 0 (m)	72
Espace AR coudes/jambes (cm)	151/74
Coffre à 5/à 2 (l)	470/1315
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,62x1,77x1,48

Entretien

Distribution (km, durée)

120 000 km, 10 ans - 160 000 km, 10 ans

Moteur	5 000 € / 3 300 € (échange standard)	Bouclier	700 €
Embrayage	350 €	Optique	362 €

Exemples d'annonces

ESSENCE

2.0 16v 2003 121 000 km 2500 €

2.0 16v SX 2002 108 000 km 3300 €

DIESEL

2.0 HDi 110 Pack 2004 144 000 km 2700 €

2.0 HDi 110 SX Pack 2001 136 000 km 3000 €



FORD MONDEO

À NOTER Pour un peu plus cher, ou avec un kilométrage supérieur, le break Clipper est idéal pour les amateurs de volume de chargement (de 540 à 1700 litres).

ON AIME

- Cette deuxième génération de Mondeo (2001-2007), disponible en carrosserie quatre ou cinq portes, a été restylée à deux reprises, en septembre 2003 et avril 2005.
- C'est l'une des familiales les plus habitables de son segment, tant aux places arrière, avec un espace aux jambes généreux, qu'en volume

de coffre (500 litres).

- Son comportement, avec antidérapage ESP de série, allie rigueur et dynamisme, tout en servant l'agrément de conduite.
- Matériaux intérieurs d'assez bonne facture et ergonomie soignée.
- Équipement très fourni, dès le premier niveau de finition, tant côté confort que sécurité.
- 1.8 litre 16 soupapes essence de 125 ch aussi

vigoureux que le sobre et coupleux 2.0 TDCi 115 ch d'origine Ford.

● Kilométrages très raisonnables à ce tarif.

ON AIME MOINS

- Amortissement n'offre pas le confort de la Citroën C5.
- Moteurs diesel bruyants.
- Les assises de banquette fixes nuisent à la modularité et le tunnel de servitude au confort arrière.

FIABILITÉ ★★★★☆

Cette Mondeo 2 jouit d'une assez bonne fiabilité même si, ici encore, les moteurs diesel TDCi ne sont pas à l'abri de problèmes, dont certains graves.

PROBLÈMES RENCONTRÉS

- Moteur 2.0 TDCi : rares ruptures accidentelles de la courroie de distribution ; perte de puissance, avec fumée à l'échappement ; défaillances de la vanne EGR ; usure prématûrée des galets et coussinets de pompe d'injection, avec risques d'introduction de particules

métalliques dans le circuit d'injection nécessitant le remplacement de la pompe et des injecteurs ; arrêt intempestif du moteur, dû à des microcoucoupures des connecteurs ou à un défaut de programmation de la gestion ; catalyseur parfois fragile ; turbo sujet à l'enrassement.

- Démarrage défaillant.
- Trains roulants : claquements (jeu sur une articulation) ; triangles remplacés.
- Freins : disques avant voilés ; usure prématûrée des plaquettes.
- Batterie : risque de court-circuit (rappel fin 2002).
- Jauge à carburant imprécise.

REPÈRES

Versions conseillées

	1.8 125	2.0 TDCi 115
Moteur : 4-cylindres	16 soupapes, injection essence, 1 798 cm ³	16 soupapes turbodiesel, rampe commune, 1 998 cm ³
Puissance (ch à tr/min)	125 à 6 000	115 à 3 950
Couple (Nm à tr/min)	170 à 4 500	280 à 1 900
0 à 120 en 4/5/6 ^e	12''2/18''7/-	8''4/11''1/18''4
Conso ville/route/autoroute	8,3/7,6/8,1	7,2/6,4/6,4
Conso moyenne	8	6,7
Freinage 130 km/h à 0 (m)	70	70
Espace AR coude/jambes (cm)		145/77
Coffre à 5/à 2 (l)		500/1 370
Long.xlarg.xhaut. (m)		4,73x1,81x1,41

Entretien

Distribution (km, durée) sans entretien (chaîne)

Moteur	3 638 €/4 045 € (échange standard)	Bouclier	312 €/327 € (avant)
Embrayage	348 €/305 € (échange standard)	Optique	282 € (avant)

Exemples d'annonces

ESSENCE

1.8 125 Ghia 5 portes	2001	94 000 km	2 600 €
1.8 125 Pack Clim 5 portes	2004	69 000 km	3 200 €

DIESEL

2.0 TDCi 115 X-Trend 5 portes	2003	148 000 km	2 500 €
2.0 TDCi 115 X-Trend 5 portes	2004	90 000 km	2 900 €



CITROËN XSARA PICASSO

À NOTER Peu diffusée, l'unique version disponible avec boîte automatique dispose d'un tonique 2.0 litres 16 soupapes essence de 138 ch, exclusivement associé à la finition haute Exclusive.

ON AIME

- Cet ancien monospace compact Citroën (1999-2010), qui fut le premier à adopter le patronyme du célèbre peintre, continua un temps sa carrière aux côtés du C4 Picasso.
- Malgré un gabarit contenu, son habitabilité est généreuse avec, notamment, une largeur aux coudes flatteuse, qui permet d'installer trois

sièges bébé sur des fauteuils arrière individuels, coulissants et amovibles, lesquels libèrent un vaste espace de chargement de près de 2 m³.

- Sa conduite est douce et son comportement dynamique, avec antidiérapage ESP disponible depuis 2003.
- L'amortissement moelleux sert le confort.
- Ancien 1.8 16v essence de 117 ch agréable et

suffisamment performant, ou 2.0 HDi 90 ch à la fiabilité éprouvée.

ON AIME MOINS

- Train arrière pouvant se montrer un peu vif en virage sans l'antidiérapage ESP optionnel.
- Sensibilité au vent latéral.
- L'indispensable climatisation n'est pas toujours de série avant le restylage de février 2004.

FIABILITÉ ★★★★☆

Le Xsara Picasso jouit d'une fiabilité au-dessus de la moyenne et déplore peu de pannes mécaniques graves.

PROBLÈMES RENCONTRÉS

- Moteur 1.8 16v : à-coups (gestion électronique à reprogrammer) ; perte de puissance liée à un problème de tubulure d'injection ; faiblesse d'un support moteur.
- 2.0 HDi : suintement de gazole sur la rampe commune (durits haute pression à resserrer), avant 2002 ; pompe de gavage à remplacer (rappel de certains modèles de

2001, 2002 ou 2003) ; durit de turbo à resserrer sur certains modèles de 2002.

- Ventilateur moteur mal fixé, à remplacer, avec risque de surchauffe.
- Neiman bloqué empêchant le démarrage, avant 2003.
- Trains roulants : claquements du train avant (couppelles d'amortisseurs, biellettes de barre stabilisatrice, bras de suspension à remplacer) ; pivots de fusée avant mal usinés avec risque de casse (rappel fin 2000).
- Dysfonctionnements du ventilateur de l'habitacle.
- Écran d'affichage central s'éteignant.

REPÈRES

Versions conseillées

	1.8 16v	2.0 HDi
Moteur : 4-cylindres	16 soupapes, injection essence, 1749 cm ³	8 soupapes turbodiesel, rampe commune, 1997 cm ³
Puissance (ch à tr/min)	117 à 5500	90 à 4000
Couple (Nm à tr/min)	160 à 4000	205 à 1900
0 à 120 en 4/5 ^e	10'6/17'6	12'2/15'6
Conso ville/route/autoroute	8,6/8,7/8,9	6,7/6,6/7,5
Conso moyenne	8,7	6,9
Freinage 130 km/h à 0 (m)	72	70
Espace AR/coudes/jambes (cm)		151/77
Coffre à 6/à 2 (l)		550/1 970
Long.xlarg.xhaut. (m)		4,28x1,75x1,64

Entretien

Distribution (km, durée)

120 000 km, 10 ans - 160 000 km, 10 ans

Moteur	4 000 € / 3 000 € (échange standard)	Bouclier (avant)	750 €
Embrayage	350 € / 300 € (échange standard)	Optique (avant)	180 €

Exemples d'annonces

ESSENCE

1.8i 16v	2000	109 000 km	2 500 €
1.8i 16v	2001	63 000 km	2 900 €

DIESEL

2.0 HDi Pack Clim	2002	148 000 km	2 400 €
2.0 HDi Exclusive	2002	124 000 km	3 000 €



RENAULT ESPACE

À NOTER Beaucoup moins diffusée, la version Grand Espace, allongée de 20 cm (4,86 m) dispose d'une habitabilité encore plus généreuse, avec un volume de chargement qui dépasse les 3 m³ !

ON AIME

- Récemment remplacé par une cinquième génération qui tient plus du crossover que du monospace, cet Espace 4 (2002-2015) reste le roi de la catégorie.
- Son architecture intérieure est toujours aussi aboutie, avec d'innombrables combinaisons d'implantation des 5 – ou 7 – sièges, et une

habitabilité grand format.

- Espace, luminosité et visibilité participent au très bon niveau de confort. De quoi rendre les voyages aussi conviviaux que reposants.
- Son chassis incisif et ses commandes douces servent l'agrément de conduite.
- Sécurité passive 5 étoiles EuroNCAP.
- Moteur 2.0 litres turbo essence de 165/170 ch,

ou 2.2 dCi 150 ch.

- Cotes peu soutenues et offres abondantes.

ON AIME MOINS

- Sièges lourds à manipuler et nécessitant d'être stockés une fois ôtés.
- Carrosserie fortement exposée aux petits chocs et accessoires fragiles.
- Moteur 2.0 turbo essence assez gourmand.
- Kilométrages conséquents à ce tarif.

FIABILITÉ ★★★★☆

Comme nombre de modèles Renault de sa génération, l'Espace souffre d'une fiabilité très aléatoire, en particulier en diesel dCi.

PROBLÈMES RENCONTRÉS

- Moteur 2.0 turbo/2.2 dCi : à-coups de gestion, liés à un problème de capteur de point mort haut (rappel au printemps 2003).
- 2.2 dCi : encrassement de la vanne de recirculation des gaz EGR, nécessitant son remplacement et, le cas échéant, l'adoption d'un tube d'entrée de forme différente.
- Boîte de vitesses : bruits anormaux

pouvant nécessiter le remplacement de la boîte (rappel en juin 2005) ; boîte 6 : 3^e difficile à enclencher, bruits anormaux en 3^e et 4^e ; boîte auto. : à-coups corrigés par une simple reprogrammation.

- Trains roulants : train avant bruyant (berceau moteur mal serré) ; rotules de suspension peu endurantes, généralement remplacées sous garantie.
- Pneumatiques : usure prématuriée.
- Batterie ne tenant pas la charge en cas d'immobilisation prolongée, avant 2004.
- Frein à main électrique inopérant (rappel fin 2003).

REPÈRES

Versions conseillées

	2.0 t	2.2 dCi 150
Moteur : 4-cylindres	16 soupapes, inj. essence, turbo, 1 998 cm ³	16 soupapes turbodiesel, rampe commune, 2 188 cm ³
Puissance (ch à tr/min)	170 à 5 000	150 à 4 000
Couple (Nm à tr/min)	270 à 3 250	320 à 1 750
0 à 120 en 4x4WD	8'3/10'7/14'1	9'4/11'6/14'3
Conso ville/route/autoroute	10,9/10,6/11	9,1/9,19,1
Conso moyenne	10,8	9,1
Freinage 130 km/h à 0 (m)	69	69
Espace AR coude/jambes (cm)		155/78
Coffre à 5/à 2 (l)		650/2 860
Long.xlarg.xhaut. (m)		4,66x1,86x1,73

Entretien

Distribution (km, durée)
120 000 km, 5 ans

Moteur	4 768 €/7 507 € (échange standard)	Bouclier (avant)	488 €
Embrayage	203 €/256 € (échange standard)	Optique (avant)	336 €

Exemples d'annonces

ESSENCE

2.0 t 2004 141 000 km 2 800 €

2.0 t 2006 136 000 km 2 900 €

DIESEL

2.2 dCi 150 Alyum 2005 153 000 km 3 100 €

2.2 dCi 150 Expression 2004 121 000 km 3 400 €

VOLKSWAGEN GOLF 7

Une carrière en demi-teinte.

→ Lancement : octobre 2012



MOTEURS TDI

En 1.6 comme en 2.0, les TDI présentent parfois des anomalies de gestion électronique de la pompe à carburant. Des fuites de liquide de refroidissement au niveau du radiateur sont également recensées. *Idem* pour des pertes d'huile, engendrées par le module de filtre à huile, sur les Golf assemblées jusqu'à l'été 2013. Le témoin moteur du tableau de bord s'allume parfois sur le 1.6 TDI. Ce moteur a aussi souffert de problèmes de turbo (allant jusqu'à la casse) et de pompe à eau.

MOTEURS TSI

Les premières séries de Golf 7 à moteur 1.2 TSI ont souffert de leur turbo, parfois remplacé. Ce bloc a également rencontré des pertes de puissance et des problèmes de surconsommation d'huile à cause de la culasse et/ou des soupapes. Le 1.4 TSI peut souffrir des mêmes maux, et il arrive que le système de découplage des cylindres sur les ACT se gripe.

TRANSMISSION DSG7

La boîte de vitesses robotisée à double embrayage DSG à 7 rapports présente des défaillances qui peuvent encore affecter les modèles 2015. Des vibrations, des broutements et des bruits anormaux peuvent apparaître à cause de la gestion électronique et du mécanisme d'embrayage.

CHÂSSIS/CARROSSERIE

Le toit en verre des Golf 7 (jusqu'au début 2013) a pu être à l'origine de bruits parasites, en raison d'un mauvais collage du bandeau à l'avant du toit panoramique (rappel). Les vitres avant peuvent aussi être à l'origine de bruits anormaux. Jusqu'en juillet 2014, des claquements émanant du train arrière se faisaient entendre à cause des amortisseurs (à contrôler).



Intervalles de révision

Tous les 30 000 km ou 24 mois (distribution par courroie)

**TOTAL DES VENTES EN FRANCE
DE 2012 À 2015 : 105 000**

Ventes (sur 2015, en France)

MOTEURS ESSENCE	45 %	MOTEURS DIESEL	55 %
1.2 TSI 85	3 %	1.6 TDI 90	3 %
1.2 TSI 105/110	17 %	1.6 TDI 105	19 %
1.4 TSI 122/125	12 %	1.6 TDI 110	20 %
1.4 TSI 150	5 %	2.0 TDI 150	9 %
2.0 TSI 230	1 %	2.0 TDI 184	4 %
2.0 TSI 300	1 %		
Hybrid 204	6 %		

Depuis le lancement, 105 000 Golf 7 ont été commandées, dont une grosse moitié en diesel. La très agréable version hybride essence + électrique, disponible depuis l'été 2014, s'en tire honorablement, avec 6 % des ventes sur 2015.

« OUI, LES TRANSMISSIONS DSG POSENT PROBLÈME.
MAIS SUR LA GOLF 7, LES MOTEURS TDI SONT
BEAUCOUP PLUS FIAABLES QUE PAR LE PASSÉ. »

JULIEN, TECHNICIEN VOLKSWAGEN

HABITACLE/ÉQUIPEMENT

Des problèmes de climatisation sont recensés. Ils proviennent des valves du circuit, à remplacer, et du détendeur, qui se révèle bruyant. Le voyant ESP du tableau de bord s'allume parfois sans raison, tandis que le GPS peut présenter des dysfonctionnements. La pédale d'embrayage couine sur certaines Golf d'avant le printemps 2014. Le pivot de pallier de la pédale doit alors être vérifié/remplacé.

LES REJETS DE CO₂

Si l'affaire du "logiciel truqué" n'affecte, officiellement, que les moteurs EA 189, dont ne dispose pas la Golf 7, il faudra patienter quelques mois, et attendre la fin des investigations, pour s'assurer qu'elle n'est, définitivement, pas concernée.

**auto
MOTO** **NOTRE
VERDICT**

VOLKSWAGEN GOLF 7

La carrière de la septième génération de Golf souffre de divers problèmes de fiabilité, notamment au niveau de la transmission DSG7. Pour le reste, la majorité des pannes liées aux moteurs et aux dysfonctionnements d'origine électronique ont été réglées.

LES PLUS : agrément moteurs et boîtes de vitesses, habitabilité, présentation et ergonomie, faibles consommations.
LES MOINS : cote élevée, confort et sièges fermes, problèmes sur DSG7.

**14
20**



TÉLÉPHONE

avec  association PRÉVENTION ROUTIÈRE

Dix applis pour sécuriser la route

Téléphoner ou échanger des messages en conduisant accroît le risque d'accident. Pourtant, les smartphones peuvent contribuer à notre sécurité, via des applications gratuites.



1 - DÉVIER SES APPELS TÉLÉPHONIQUES

Avec **Mode conduite** de la Sécurité routière, plus de sonnerie intempestive durant les trajets. En appuyant sur le bouton de l'application, les appels entrants et les SMS sont filtrés et vos correspondants reçoivent un SMS signalant que vous êtes au volant. Inconvénient : l'application ne fonctionne que sous Android.



2 - ÉVALUER SON ALCOOLÉMIE

Même sans éthylotest, on peut évaluer son alcoolémie grâce à **AlcooTel**. Après des questions sur le profil du conducteur et sa consommation, l'application avertit d'un

dépassement de l'alcoolémie autorisée et indique à quelle heure il est possible de reprendre le volant.



3 - AMÉLIORER SA CONDUITE

Sur les trajets que vous avez préalablement renseignés, **Axa drive**

indique à quelle heure prendre la route en fonction des conditions de circulation. Durant le trajet, elle mesure accélérations, freinages et angles du volant pour délivrer une note et des conseils à l'arrivée.



4 - SUIVRE LES LIMITATIONS DE VITESSE

Conçu par Bosch, **myDriveAssist** repère

les panneaux de limitation de vitesse et les affiche sur l'écran de votre smartphone (avec une alerte sonore en cas d'excès de vitesse), que vous devez positionner derrière le pare-brise. Attention : l'appli perd en efficacité la nuit ou par mauvais temps.



5. GÉRER SES PAUSES SUR AUTOROUTE

Pour les longs trajets, **Vinci autoroutes** vous avertit des incidents survenus en aval, ainsi que de l'état du trafic. La carte des aires, avec les services proposés, permet de prévoir une pause à l'endroit le plus adapté. Bémol : ne fonctionne que sur les autoroutes gérées par Arcour, ASF, Cofiroute et Escota.



6 - OCCUPER LES ENFANTS

Avec **Antoine et Zélie**, l'association Prévention routière et Allianz proposent des jeux adaptés à chaque âge, qui permettent aux enfants d'apprendre, de manière ludique, à détecter les dangers de la rue.



7 - PRÉVENIR L'ENDORMISSEMENT

Roulez éveillé de **Vinci Autoroutes** permet de tester son niveau de vigilance. S'il est trop bas, l'application donne des conseils et propose même une séance de sophrologie pour faire une micro-sieste lors d'un arrêt durant le trajet.



8 - REMPLIR UN CONSTAT AMIABLE

Proposée par les assureurs, **e-constat auto** remplace le constat amiable papier avec des avantages : les véhicules impliqués sont géolocalisés, on peut joindre des photos à l'appui du croquis et l'utilisateur est guidé, pas à pas, pour ne pas faire d'oubli dans la rédaction du constat, sous le coup du stress.



9 - PRÉVENIR LES SECOURS

En cas de panne ou d'accident sur l'autoroute, inutile de marcher jusqu'à une borne d'appel. Il suffit de lancer **SOS Autoroute** pour être géolocalisé et mis en relation avec un PC sécurité. Inconvénient : ne fonctionne que sur les réseaux Adelac, Alienor, APRR, Area, Atlandes, ATMB, Sanef, SAPN (ainsi que dans les tunnels alpins, sur le viaduc de Millau et sur l'A14).



10 - RÉAGIR APRÈS UN ACCIDENT

Face au stress provoqué par un accident, l'application **Réflexes accident** de la Maif indique la marche à suivre et vous met en contact avec les secours. Des messages enregistrés dans plusieurs langues permettent de demander de l'aide à l'étranger. Inconvénient : disponible uniquement sur iPhone. ☺

PAR J.-P. ARROUET



CAMPAGNE DACIA DUSTER

LE PITCH

Les trois premières notes du célèbre tube de Queen "Another one bites the dust"... et c'est parti pour une balade. D'abord en ville, chez un tailleur "so chic", puis devant une femme

portant lunettes noires et bijoux. À la campagne, ensuite, le temps d'y croiser un chasseur improbable, affublé d'une moustache à la Freddy Mercury, et un couple de gentlemen-

farmers. Tous enragent de voir passer le crossover Dacia en chantant "Another one drives the Duster". Traduisez : "Encore un qui [a la chance de] rouler(r) en Duster !"



Quelle est l'idée de départ de cette pub ?

Compte tenu du succès commercial du Duster, il ne fallait pas se louper avec cette nouvelle campagne. Après une première proposition, qui ne nous a pas convaincus, l'agence Publicis est revenue avec cette idée qui consistait à utiliser le titre de Queen, "Another one bites the

QUESTIONS PUB

Valérie Candeiller,
Directrice de la pub
France Renault

"dust", en référence à notre Duster... un véhicule devenu tellement statutaire que même les snobs en ont envie et enragent de ne pas le posséder... bien qu'ils en aient les moyens.

Quel était le cahier des charges ?

Dans la continuité de la précédente, cette campagne met en avant ce qui a fait le succès du Duster. À savoir : son prix, bien sûr, mais aussi son design et son statut de vrai crossover. Ses clients n'ont pas l'impression d'acheter une voiture low-cost.

FICHE TECHNIQUE

Spot 30 s
Agence: Publicis Conseil
Réalisateur: AB/CD/CD,
production Partizan
Lieu de tournage: Barcelone

L'AVIS DE LA RÉDACTION

La marque Renault-Dacia cède, à son tour, à la nostalgie en mettant en scène un monument de la chanson pop-rock des années 1980. Dans ce spot, les publicitaires ont toutefois profité d'une opportunité rare : la proximité des mots "dust" et "Duster". Elle leur a permis de s'approprier, sans vergogne, les paroles de ce titre culte, pour une version sous-titrée décalée. Reste à savoir combien touchent les héritiers de Freddy Mercury par Duster vendus... NICOLAS LEWANDOWSKI

Dès 49€ d'achat,
profitez de vos 2 avantages :

VOTRE 1^e CADEAU

0€ de frais
d'envoi

VOTRE 2^e CADEAU



Porte-clés LED

Offre Lecteurs



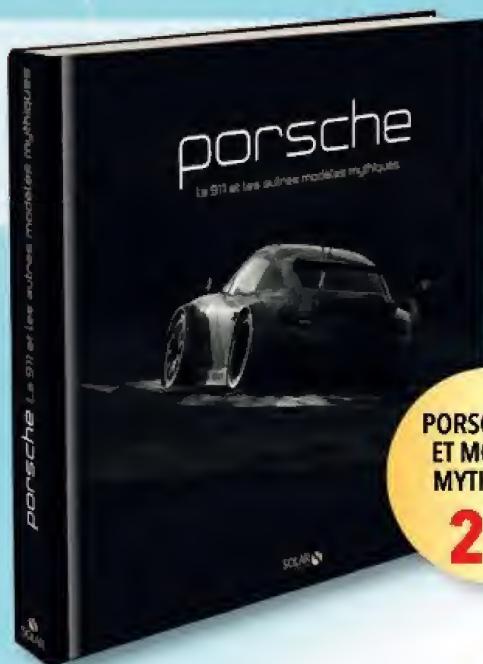
L'incontournable anti-PV !

Cet outil d'aide à la conduite 100% légal vous alerte par des annonces vocales à l'approche d'une «zone dangereuse ou à risques». Il affiche aussi sur son écran votre vitesse réelle et la vitesse maximale autorisée.

Module GPS : Sirf Star III 20 canaux • Adaptateur allume-cigare USB • Câble USB mini USB • Temps de réactualisation : 1 seconde • Alarme vocale et visuelle • Pastille de fixation • Autonomie de la batterie 7 h • Dim. 9,9x6,6x2,4cm • Poids : 94g • Mise à jour gratuite • Norme NF • Eco-participation incluse • Garantie 2 ans.

OUTIL D'AIDE
À LA CONDUITE
«INFORAD V6»

49,90€



PORSCHE 911
ET MODÈLES
MYTHIQUES

29€

LA CHAÎNE
RÉTRO
«LUXE»

199€



Alliez **charme** et
technologie !

Réécoutez tous vos titres préférés sur vos disques vinyles, vos CD et vos cassettes audio, grâce à cette magnifique chaîne au style rétro ! Elle est dotée d'une radio AM/FM, d'une platine vinyle (33, 45 et 78 tours), d'un lecteur cassette, d'un lecteur CD et d'une prise USB pour écouter votre musique. Vous pouvez aussi enregistrer vos disques et cassettes sur clé USB. Sa haute technologie vous offre un son d'une qualité exceptionnelle.

Lecteur CD-CDR-CDRW, cassette, MP3 • Platine vinyle (33, 45 et 78 tours) • Radio AM/FM • Prise USB • Entrée/Sortie AUX • Affichage LCD avec rétroéclairage • Possibilité d'enregistrer vos vinyles, CD et K7 sur clé USB • 2 hauts parleurs • Livrée avec 1 télécommande • Poids 7,8 kg • Dim. 21x34x50 cm • Garantie 1 an • Eco-participation incluse.

Pilotez et filmez tous azimuts !

D'une extrême stabilité, le drone SPACE Q4 caméra atteint une hauteur de plus de 50 mètres en vol. Commandé à l'aide d'une radio-commande équipée d'un écran LCD, toutes ses manœuvres telles que les rotations à 360° et les stationnaires sont simples à réaliser. Sa caméra permet la capture photo et vidéo, 4 LED à l'avant et à l'arrière le vol de nuit.

Batterie : Accu 500m Ah, 3.7 V • Autonomie de vol d'une dizaine de minutes • Dim. 30,5 cm x 30,5 cm x 8 cm • Batterie pour l'émetteur : 6 piles AA (non fournies) • Carte mémoire micro SD de 2 Go offerte ! • Eco-participation incluse.

DRONE RADIO-COMMANDE
99,90€



Ré-enregistrez facilement toutes vos VHS sur votre ordinateur !

Avant que les images ne disparaissent totalement des bandes VHS ou films 8 mm, transférez-les sur votre ordinateur ou gravez-les sur DVD/ disque dur grâce au Grabbino®. Ingénier et compact, il convertit parfaitement tous les formats analogiques au format numérique.

Pentium 4 2,4G ou plus, 512 Mo RAM ou plus • Port USB 2.0. Carte VGA supportant DirectX 9.0. 600 Mo à 3 Go de libre (par heure d'enregistrement) • Livré avec manuel + CD logiciel + CD driver.

GRABBINO® YES WE SCAN

39€



Tradition et raffinement !

Boîtier chromé en alliage de métal. Fond en acier inoxydable. Boutons poussoirs ronds et remontoir cranté. Bracelet en cuir brun clair grainé façon croco.

Mouvement analogique • Quartz 6 aiguilles (pile fournie) • Boîtier norme ISO 301-1981 2N AL4 • Verre minéral de protection • Compteurs : décompte des secondes, affichage des minutes écoulées, indication des heures sur 24 h.



CHRONOGRAPH CLASSANCE «LIP CLASSICS»

49€

6j/7

PLUS RAPIDE !

Commandez par téléphone par carte bleue uniquement
au 01 46 48 48 83

BON DE COMMANDE

SÉLECTION AUTO MOTO

CS 90125 - 27 091 EVREUX CEDEX 9

Code avantage : 357.061

Désignation	Réf.	Qté	Prix unit.	Total
Outil d'aide à la conduite «Inforad V6»	382.028		49,90€	
Porsche 911 et modèles mythiques	391.946		29€	
La chaîne rétro «Luxe»	384.461		199€	
Grabbino® Yes we scan	371.856		39€	
Drone radio-commandé	381.038		99,90€	
Chronographe classance «Lip Classics»	389.445		49€	
<input type="checkbox"/> Ma commande est inférieure à 49€			+6,90€	
<input type="checkbox"/> Ma commande atteint 49€. Ma livraison est offerte			0€	
<input type="checkbox"/> Livraison en 72h Colissimo suivi*			+7,90€	
TOTAL DE MA COMMANDE				

mes coordonnées (merci d'écrire en majuscule)

Nom

Prénom

Adresse

Code Postal

Ville

E-mail

Téléphone

Date de naissance

JE RÈGLE MA COMMANDE

- En une seule fois en 3 fois sans frais (à partir de 99€ de commande)
 Chèque ci-joint à l'ordre Opération Reworld Média Carte bleue (important : la date de validité de ma carte doit être supérieure ou égale à 3 mois)

N° de carte

Date de validité

Cryptogramme

Les 3 dernières chiffres
Imprimés au dos de la carte

Date et signature obligatoire :

CONSO [prix du neuf]

Émissions de CO₂ et bonus-malus

BONUS

moins de 21 g/km :
27 % du prix TTC, plafond 6 300 €

de 21 à 60 g/km : 1 000 €

Véhicules hybrides émettant moins de 110 g/km : 750 €

MALUS

de 131 à 135 g/km	150 €
de 136 à 140 g/km	250 €
de 141 à 145 g/km	500 €
de 146 à 150 g/km	900 €
de 151 à 155 g/km	1 600 €
de 156 à 175 g/km	2 200 €
de 176 à 180 g/km	3 000 €
de 181 à 185 g/km	3 600 €
de 186 à 190 g/km	4 000 €
de 191 à 200 g/km	6 500 €
plus de 200 g/km	8 000 €

MODÈLE CO₂ EUROS

ABARTH

695

14 Turbo 16v T-jet 140	139	18 000
14 Turbo 16v T-jet 140 C	139	19 800
14 T. 16v T-jet 160 Turismo Auto.	134	23 700
14 Turbo 16v T-jet 180 Competizione	139	25 100

695

14 Turbo 16v T-jet 190 Biposto	145	40 500
--------------------------------	-----	--------

ALFA ROMEO

MITO

14 MPi 70	134	14 490
14 MPi 78 Stop&Start	130	15 490
0.9 TwinAir 105 S&S	99	18 590
14 MultiAir 140 85 S&S boite TCT	129	22 790
14 MultiAir 170 85 S&S boite TCT	139	25 190

TT (NOUVEAU)

18 TFSI 180	138	36 150
2.0 TFSI 230	141	41 410
2.0 TFSI 5 tronic 6	148	43 910
2.0 TFSI 230 Quattro 5 tronic	151	46 310
2.0 TDI 184	140	40 810

TT ROADSTER

18 TFSI 180	138	39 250
2.0 TFSI 230	142	44 410
2.0 TFSI 5 tronic 6	153	46 910
2.0 TFSI 230 Quattro 5 tronic	156	49 310
2.0 TDI 184	140	43 810

ASTON MARTIN

VANTAGE

V8 420 Coupé	321	12 946
V8 420 Roadster	299	125 047
V8 430 Coupé S	299	125 652
V8 430 Roadster S	nc	137 753
V12 565 Coupé S	343	182 626

DB9

V12 540 GT Coupé	345	188 380
V12 540 GT Volante	345	203 505
V12 570 Coupé	298	259 916
V12 570 Volante	298	275 051
RAPIDE S	300	197 455

AUDI

A1

10 TFSI 95 Ultra	97	17 880
10 TFSI 95 Ultra S tronic7	102	19 660
14 TFSI 125	115	19 900
14 TFSI 150 COD Ambiente	109	24 120
14 TFSI 150 S tronic7 Ambiente	109	25 500

1B TFSI 192 S tronic7 Ambition

12 TDI 90 Ultra	89	19 600
14 TDI 115 S tronic7	97	22 690
14 portes Sportback	+ 800	
A3 (3 PORTES)		

AS CABRIOLET

12 TFSI 110	114	24 100
14 TFSI 125	117	25 110
14 TFSI 150 COD Ambiente	109	28 680
14 TFSI e-tron	108	30 980
18 TFSI 180	104	30 750

20 TFSI 300 Quattro S3

16 TDI 110 Ultra	89	25 620
16 TDI 115 COD Ultra	104	26 620
16 TDI 115 COD Ambiente	104	27 000
16 TDI 115 S tronic7	104	27 300
16 TDI 115 S tronic7 Ambition	104	27 600

1.6 TDI 110 S tronic 6

2.0 TDI 150

2.0 TDI 164 Quattro S tronic 6

2.0 TDI 184 Quattro S tronic 6

<p

FORD											
MUSTANG (NOUVELLE)											
5.0 Fastback EcoBoost											179
5.0 V8 GT											299
5.0 Fastback V8 GT Auto.											281
KA											
I2 69 S&S											715
I2 69 S&S Black Edition											715
FIESTA (5 PORTES)											
125 16 Édition											122
I2S 82											122
I10 100 EcoBoost S&S											99
I10 100 EcoBoost Powershift											100
I10 125 EcoBoost S&S Titanium											99
I10 140 EcoBoost S&S Red & Black											104
I16 182 EcoBoost ST											187
I5 TDCi 75 S&S Édition											89
I5 TDCi 75 S&S Titanium											89
I6 TDCi 95 Titanium											94
► 5 portes (sauf Sport et ST)											* 600
FERRARI											
California	250	188 353									
LaFerrari	330	1200 592									
488 GTB Coupé	260	209 240									
488 Spider	260	232 399									
FF	360	265 592									
F12 Berlinetta	350	272 695									
FIAT											
500 (SÉRIE 4)											
12 69 Pop	115	12 490									
12 69 Lounge	115	14 490									
12 69 Club	115	15 990									
0.9 85 TwinAir S&S Lounge	90	16 090									
0.9 105 TwinAir S&S Lounge	99	16 840									
► Boîte Dualogic		+ 1 100									
► 500C		+ 2 000									
500L											
14 95 Pop	113	15 900									
0.9 85/80 TwinAir S&S Popstar	105	21 350									
0.9 105 TwinAir S&S	111	29 350									
0.9 105 TwinAir S&S Trekking Popstar	113	20 350									
1.4 T-jet 120 Popstar	115	19 950									
1.4 T-jet 120 GPL	112	21 350									
1.3 Multijet 95 S&S Lounge	109	22 990									
1.3 Multijet 95 S&S Lounge	107	21 990									
1.6 Multijet 120 S&S Lounge	112	22 990									
600X											
E-Torq T10	139	15 990									
MultiAir 140 DCT Popstar	133	22 590									
MultiAir 95 Lounge	107	23 890									
MultiAir 140 4x4 Cross	130	25 790									
PANDA											
12 69 Pop	119	9 990									
12 69 GPL	116	13 640									
0.9 85 TwinAir S&S Easy	99	12 740									
0.9 85 TwinAir S&S Dualogic Easy	95	13 740									
0.9 85/80 TwinAir S&S GMV	85	14 740									
0.9 85 TwinAir S&S 4x4 Pop	125	15 140									
0.9 90 TwinAir S&S 4x4 Cross	114	18 640									
13 95 MultiJet S&S Easy	104	14 990									
13 95 MultiJet S&S 4x4 K-Way	117	19 340									
13 95 MultiJet S&S 4x4 Cross	110	20 490									
PUNTO (5 PORTES)											
12 69 Cult	126	10 490									
14 77 S&S Steel	132	14 490									
14 77 S&S GPL Steel	114	16 950									
14 77/70 S&S GPL	115	16 290									
14 77/70 S&S GNV	115	16 750									
0.9 10 TwinAir S&S Steel Pack	99	17 200									
14 77 S&S Steel Business	114	16 830									
14 77/70 S&S GNV	115	17 330									
SEDIČI											
16 16v Dynamic 4x2	141	16 240									
16 16v Emotion 4x4	149	19 490									
QUO											
12 16v 75	135	7 990									
12 16v 75 Ambiance	135	9 050									
12 16v 75 Lauréate	135	10 150									
Tce 90 Ambiance	120	10 300									
Tce 90 Stepway Ambiance	125	11 100									
dCi 75 Ambiance	90	11 250									
dCi 90 Stepway Prestige	98	14 150									
DODGE (NOUVEAU)											
14 95 Pop	173	16 490									
14 72 T-jet GNV Lounge	134	23 490									
13 80 MultiJet Lounge	118	17 990									
13 95 MultiJet Trekking	118	19 990									
13 80 MultiJet Lounge Business	118	18 580									
DOBLO (NOUVEAU)											
14 95 Pop	173	16 490									
14 72 T-jet GNV Lounge	134	23 490									
16 MultiJet 95 S&S Lounge	124	21 990									
16 MultiJet 95 S&S Lounge Pack	124	22 990									
16 MultiJet 120 S&S Lounge Pack	124	23 490									
16 MultiJet 120 S&S Trekking	124	23 490									
16 MultiJet 120 S&S Lounge P. Maxi	124	24 290									
ECOSPORT											
1.0 Ti-CVT 112 Trend	149	18 250									
1.0 125 EcoBoost	117	23 100									
1.0 125 EcoBoost S&S	117	24 300									
1.0 150 EcoBoost S&S	139	27 500									
1.6 195 Powershift	149	20 300									
1.5 TDCi 120 S&S	105	26 300									
1.5 TDCi 150 S&S	114	29 500									
► Grand C-Max		+ 1 300									
ECOSPOT											
1.0 Ti-CVT 112 Trend	149	18 250									
1.0 125 EcoBoost	125	20 900									
1.0 140 EcoBoost	125	21 300									
1.5 TDCi 95 S&S	105	22 000									
KUGA											
1.5 120 EcoBoost S&S 4x2 Trend	143	23 700									
1.5 120 EcoBoost S&S 4x2	143	25 900									
1.5 150 EcoBoost S&S	143	25 900									
1.5 182 EcoBoost 4x4 auto.	171	30 600									
2.0 TDCi 120 4x2 S&S	120	27 700									
2.0 TDCi 150 4x2 S&S	122	29 350									
2.0 TDCi 150 4x4 S&S	125	31 350									
2.0 TDCi 180 4x4 S&S Powershift	140	32 850									
2.0 TDCi 180 4x4 S&S Powershift Tit.	140	36 450									
MONDEO (NOUVELLE) (5 PORTES)											
EcoBoost 125 Trend	119	27 200									
EcoBoost 160 Titanium	134	31 400									
EcoBoost 240 auto. Titanium	169	37 100									
Hybrid 187 (4 portes)	99	34 600									
TDCi 120 Trend	104	29 200									
TDCi 120 ECOnetic Business NAV	94	29 800									
TDCi 150 Titanium	109	32 900									
TDCi 150 Powershift Titanium	125	34 600									
TDCi 180 Titanium	109	34 400									
TDCi 180 Powershift	125	36 100									
TDCi 180 Powershift i-AWD	134	38 100									
► Mondeo SW [break]		+ 1 000									
RANGER											
TDCi 130 4x4 Simple Cab (tarif HT)	224	21 920									
TDCi 160 4x4 Super Cab (tarif HT)	224	24 590									
TDCi 200 4x4 Double Cab	nc	40 060									
TDCi 200 4x4 auto. Double Cab	nc	41 830									

CONSO [prix du neuf]

S-MAX

15 i80 EcoBoost S&S Trend	149	33 600
2.0 240 EcoBoost S&S auto.	180	41 300
2.0 TDCi 120 S&S Trend	129	33 600
2.0 TDCi 150 S&S Titanium	129	37 100
2.0 TDCi 150 S&S Powershift	139	36 800
2.0 TDCi 180 S&S Powershift Titanium D9	40 300	
2.0 TDCi 180 S&S Powershift I-AWD	149	42 300
2.0 TDCi 200 S&S Powershift Titan	144	41 800

HONDA

JAZZ (NOUVELLE)		
1.3 i-VTEC Elegance	116	16 100
1.3 i-VTEC Executive	116	16 900
1.3 i-VTEC Exclusive Navi	120	19 100
1.3 i-VTEC Hybrid Exclusive	104	22 600
CIVIC		
1.4 i-VTEC Elegance	129	20 790
1.6 i-VTEC Executive	145	24 700
1.6 i-DTEC Elegance	94	23 640
2.0 i-VTEC Type-R	170	35 000
2.0 i-VTEC Type-R GT	170	37 400
● Tourer (sur 1.8 i-VTEC et 1.6 i-DTEC)	+ 1100	

CIVIC TOURER		
1.8 i-VTEC Executive	149	25 830
1.8 i-VTEC Executive Navi	149	26 630
1.6 i-DTEC Elegance	99	24 770
1.6 i-DTEC Innovia	103	31 740
CR-V		
2.0 i-VTEC 2WD Elegance	168	29 450
2.0 i-VTEC 4WD Executive Navi AT	179	36 250
1.6 i-DTEC 2WD Confort	115	27 900
1.6 i-DTEC 2WD Executive Navi	179	32 750
1.6 i-DTEC 4WD Innovia AT	139	42 950
HR-V		
1.5 i-VTEC Elegance	104	21 500
1.6 i-DTEC Exclusive Navi	108	27 880

HYUNDAI

110 (5 PORTES)		
10 66	108	16 190
10 66 Pack Evidence	108	II 100
10 66 Pack Sensation	108	12 700
12 87 Pack Evidence	TH	II 700
12 Pack Sensation auto.	142	13 990
120 (NOUVELLE)		
12 7 Initia	II 2	12 500
12 84 Initia	II 2	12 950
12 84 Intuitive	II 2	14 950
12 84 Intuitive Plus	II 2	16 250
12 84 Creative	II 2	17 700
14 100 Intuitive	II 2	15 550
14 100 Intuitive Plus	II 2	16 850
14 100 Creative	II 2	18 300
11 CRDI 75 Initia	99	14 850
14 CRDI 90 Intuitive	102	17 550
14 CRDI 90 Creative	106	20 300
14 CRDI 90 Creative Blue Drive	130	21 300
16 CRDI 115 Intuitive Blue Drive	115	21 500
16 CRDI 115 Executive	120	24 800
130 (NOUVELLE)		
14 100 Base Blue Drive	II 2	16 500
14 100 Intua Blue Drive	II 2	18 600
14 CRDI 90 Intua Blue Drive	II 2	18 600
14 CRDI 90 Intua Blue Drive	II 2	19 700
16 CRDI 115 Business Blue Drive	II 2	20 700
16 CRDI 115 Executive Blue Drive	II 2	23 990
16 CRDI 115 Executive Blue Drive	II 2	26 200
16 GDI 115 Executive	II 2	24 700
16 CRDI 110 Executive DCT-7	II 2	27 600
140		
17 CRDI 115 Intuitive Blue Drive	II 2	29 200
17 CRDI 115 Business Blue Drive	II 2	30 350
17 CRDI 141 Business Blue Drive	II 2	33 900
17 CRDI 141 DCT-7 Intuitive Blue D.	II 2	34 100
17 CRDI 141 DCT-7 Business Blue D.	II 2	32 350
17 CRDI 141 Creative Blue Drive	II 2	33 700
17 CRDI 141 DCT-7 Creative Blue D.	II 2	35 150
140 SW		
17 CRDI 115 Blue Drive Intuitive	II 2	30 400
17 CRDI 115 Blue Drive Business	II 2	31 350
17 CRDI 141 Blue Drive Business	II 2	32 100
17 CRDI 141 Blue Drive Executive	II 2	37 950
17 CRDI 141 DCT-7 Blue Drive Exe.	II 2	39 400

VELOSTER

1.6 T-GDI 185	157	28 500
1.6 T-GDI 185 DCT-7	165	29 700
2.0 CRDI 150 Initia	147	22 750
2.0 CRDI 150 Intuitive	147	24 950
2.0 CRDI 150 Creative	147	27 450
2.0 CRDI 150 Intuitive	147	29 450
2.0 CRDI 150 Executive	147	35 550
2.0 CRDI 150 4WD Creative	139	34 150
1.6 T-GDI 177 4WD DCT-7 Executive	175	37 150
2.0 CRDI 185 4WD Executive auto.	170	40 950

SANTA FE		
2.0 CRDI 150 Initia	147	36 500
2.2 CRDI 197 Intuitive	149	38 400
2.2 CRDI 200 4WD Creative	149	44 200
2.2 CRDI 197 Executive	159	47 200
2.2 CRDI 200 4WD Executive auto.	177	49 700

● Unlimited	+ 2 200
-------------	---------

INFINITI

G30		
1.6	130	26 300
1.6 7DCT Sport	136	36 700
2.0 7DCT Sport	156	41 030
1.5d	103	26 850
2.2 d7DCT	110	31 800

Q50		
2.0 Turbo	146	40 635
2.0 Turbo 3d	144	53 720
2.0d	124	45 400
V6 3.0d	124	45 560

QX70		
2.0 Turbo 200 auto. Pure	179	37 200
2.0 Turbo 240 auto.	179	42 900
V6 3.0 S/C 340 auto.	194	61 800
2.0 D 163 E-Performance Pure	104	37 000
2.0 D 180 Auto. Prestige	111	43 710
● Boite automatique	+ 2 500	

JAGUAR		
XE		
2.0 Turbo 200 auto. Pure	179	37 200
2.0 Turbo 240 auto.	179	42 900
V6 3.0 S/C 340 auto.	194	61 800
2.0 D 163 E-Performance Pure	104	37 000
2.0 D 180 Auto. Prestige	111	43 710
● Boite automatique	+ 2 500	

CEEF'D SW		
14 ISG 100 Motion	138	19 000
10 T-GDI 120 GT Line	120	24 800
14 CRDI 110 Active	102	24 400
16 CRDI 136 Premium	102	28 300

PRO CEE'D COUPÉ		
10 T-GDI 120 BV6	115	21 700
10 T-GDI 120 BV6 GT Line	115	23 400
16 CRDI 136 BV6 Active	109	23 000
16 CRDI 110 Active	99	23 300
16 CRDI 136 Premium	109	26 800

CARENIS (7 PLACES)		
16 GDI 135 Motion	143	22 250
17 CRDI 115 BV6 Motion	125	24 450
17 CRDI 115 ISG BV6 Active	117	27 300
17 CRDI 115 ISG BV6 Active	118	28 250

F-PACE		
16 3.0 S/C 340 auto. AWD Pure	nc	59 510
16 3.0 S/C 340 auto. AWD S	nc	61 070
2.0 D 180 2WD Pure	nc	42 740
2.0 D 180 AWD Pure	nc	45 360

F-PACE COUPÉ		
16 3.0 S/C 340 auto. AWD Pure	nc	59 510
16 3.0 S/C 340 auto. AWD S	nc	61 070
2.0 D 180 2WD Pure	nc	42 740
2.0 D 180 AWD Pure	nc	45 360

CARENS (7 PLACES)		
16 GDI 135 S/C 340	205	65 490
16 3.0 S/C 380 S	211	77 590
16 3.0 S/C 380 S	211	107 660
16 3.0 S/C 380 R auto.	259	107 660
16 3.0 S/C 380 R.AWD	259	133 660

F-TYPE COUPÉ		
16 3.0 S/C 340	205	72 540
16 3.0 S/C 340	205	73 540
2.0 D 180 4x4 Auto.	140	22 150
14 MultiAir 4x4 Act. Drive Auto.	160	31 450

F-TYPE CABRIOLET		
1.6 TDI 142 DCT-7 Business Blue D.	125	32 350
17 CRDI 141 Creative Blue Drive	123	33 700
17 CRDI 141 DCT-7 Creative Blue D.	129	35 150
140 SW		

17 CRDI 115 Intuitive Blue Drive	II 2	29 200
17 CRDI 115 Business Blue Drive	II 2	30 350
17 CRDI 141 Business Blue Drive	II 2	33 900
17 CRDI 141 DCT-7 Intuitive Blue D.	II 2	34 100
17 CRDI 141 DCT-7 Business Blue D.	II 2	32 350

17 CRDI 141 Creative Blue Drive	II 2	33 700
17 CRDI 141 DCT-7 Creative Blue D.	II 2	35 150
140 SW		
17 CRDI 115 Blue Drive Intuitive	II 2	30 400
17 CRDI 115 Blue Drive Business	II 2	31 350

17 CRDI 141 Blue Drive Business	II 2	32 100
17 CRDI 141 Blue Drive Executive	II 2	33 750
17 CRDI 141 DCT-7 Blue Drive Exe.	II 2	39 400
140		

17 CRDI 115 Blue Drive Intuitive	II 2	30 400
17 CRDI 115 Blue Drive Business	II 2	31 350
1		

CLASSE B		250 d	T14	44 450	GLC	24 D 110 Double Cab Invite	169	31 400	OPEL			
160 Intuition		126	24 950	• Boîte automatique	+ 2 450	250 4Matic auto.	152	44 000	KARL			
180 Intuition		129	27 000	CLASSE E		220 d 4Matic auto.	129	46 150	10 75 Essentia			
180 BlueEfficiency Edition		122	27 500	200	142	43 900	250 d 4Matic auto. Fascination	129	58 750	10 75 Cosmo Park		
200		130	29 650	250	135	49 500	500 auto.	289	104 900	CORSA (3 PORTES) (NOUVELLE)		
200 Fascination		130	38 650	400	160	59 850	63 AMG	322	142 900	L2 70 Essentia		
220 4Matic auto.		151	35 600	400 4Matic auto.	172	61 650	63 AMG auto.	397	129 700	L2 70 Edition		
250		152	34 550	500	207	80 450	65 AMG auto.	261	96 300	L2 70 Turbo S&S Edition		
250 4Matic auto.		154	39 000	500 4Matic auto.	219	83 250	500 d auto.	146	14 950	L2 Ecotec Turbo Cosmo		
250 Electric Drive		0	41 100	63 AMG	230	122 700	JAGUAR	12 70 TCT 75 Edition				
160 d		104	27 600	63 AMG S 4Matic auto.	242	136 900	V8 462	216	124 900	L2 80 Viva		
180 d BlueEfficiency Edition		94	29 650	200 BlueTEC	119	41 850	V8 510	279	144 000	L2 80 Acenta		
180 d		104	29 150	220 BlueTEC	115	45 350	dCi 90 Viva	109	13 650	L2 90 Viva		
200 d		109	30 800	250 BlueTEC	121	48 350	dCi 90 Acenta	99	16 800	L2 90 Viva		
200 d 4Matic auto.		130	35 250	250 BlueTEC 4Matic auto.	135	53 350	dCi 90 N-Tec	93	16 200	• 5 portes (sauf L2, OPC)		
220 d		107	37 500	300 BlueTEC Hybrid	99	53 400	dCi 90 Viva	93	19 900	• 100		
220 d 4Matic auto.		130	39 700	350 BlueTEC	133	55 800	MINI	CLASSE C COUPÉ				
• Boîte robotisée 7G-DCT		+ 2 200	350 BlueTEC 4Matic auto.	150	58 600	One 75	117	16 350	PULSAR			
CLA COUPÉ		• Boîte automatique		+ 2 600	• Break	One 102	108	17 450	DIG-T 115 Visia			
180 BlueEfficiency Edition		117	29 700	CLASSE E COUPÉ		Cooper	105	20 250	DIG-T 115 Acenta			
180		128	29 900	CLASSE E COUPÉ		Cooper D	92	21 900	DIG-T 115 Tekna			
180 Fascination		128	38 250	200	142	43 850	Cooper S	133	25 950	dCi 110 Visia		
200		129	33 600	250	130	49 250	One D	89	19 000	dCi 110 Acenta		
250		148	37 100	300	172	60 250	Cooper SD	106	26 450	JOKE		
250 4Matic auto.		150	49 550	350 4Matic auto.	183	64 650	One 102	112	18 350	L6 94 Visia		
45 AMG 4Matic auto.		162	61 750	400	157	63 900	Cooper S 136	109	21 150	L6 107 Xtronic Acenta		
180 d		103	32 700	500	207	78 550	Cooper S 192	136	25 950	DIG-T 115 Acenta		
200 d		109	34 950	220 d	110	46 550	One D 116	92	19 900	DIG-T 115 Tekna		
200 d 4Matic auto.		123	39 250	250 d	116	49 650	Cooper D 116	95	22 800	DIG-T 110 Visia		
220 d		109	38 950	350 d	133	60 000	Cooper SD 170	109	27 350	dCi 110 Acenta		
220 d 4Matic auto.		123	41 100	• Cabriolet	+ 5 000	• Boîte automatique	+ 1 750	MINI (NOUVELLE)	CLASSE C COUPÉ			
• Shooting break		+ 1 000	400	169	73 100	One 98	133	20 900	MINI CABRIOLET			
GLA		CLS COUPÉ		180	28 700	400 4Matic auto.	187	75 900	Cooper 122	133	24 400	L6 110 Xtronic Acenta
200		134	30 950	500 Executive	199	95 200	Cooper S 114	139	29 300	DIG-T 115 Visia		
250		142	36 300	500 4Matic	224	98 000	Cooper SD 143	118	29 900	DIG-T 115 Connect Édition		
250 4Matic auto.		150	40 750	63 AMG	231	103 700	Countryman	134	21 800	DIG-T 115 Tekna		
45 AMG 4Matic auto.		172	59 900	63 AMG 4Matic auto.	243	137 700	One 98	134	24 200	DIG-T 110 Visia		
180 d		105	31 000	63 AMG S 4Matic auto.	248	148 700	Cooper 102	137	24 950	DIG-T 110 Acenta		
200 d		110	33 450	220 BlueTEC	122	59 900	Cooper All 4	143	25 950	DIG-T 110 Connect Édition		
220 d		110	39 650	250 BlueTEC	140	66 300	Cooper S 114	155	31 050	DIG-T 115 Visia		
220 d 4Matic auto.		127	41 850	250 BlueTEC 4Matic auto.	140	70 550	One 90 D	111	23 500	DIG-T 115 Tekna		
• Boîte robotisée 7G-DCT		+ 2 250	350 BlueTEC	160	73 350	Cooper D	123	26 100	DIG-T 110 Xtronic Acenta			
CLASSE C (NOUVELLE)		• Shooting brake		+ 800	350 BlueTEC 4Matic auto.	160	74 800	Cooper D All 4	155	27 850	DIG-T 110 Acenta	
150		120	31 000	• Shooting brake	+ 800	Cooper D All 4 Auto.	155	29 450	DIG-T 110 Connect Édition			
180		116	33 700	CLASSE C 5 & LIMOUSINE		Cooper SD All 4	156	31 550	dCi 110 Connect			
200		123	36 350	400 4Matic auto.	195	98 400	Cooper SD Park Lane	137	32 850	dCi 110 Tekna		
200 4Matic auto.		141	41 100	500 Executive	202	121 800	Cooper SD All 4	156	31 550	dCi 110 Acenta		
250		123	39 800	500 4Matic auto. Executive	192	123 800	Cooper S 114	156	31 550	dCi 110 Xtronic Acenta		
300 auto. Sportline		146	51 500	500 L Executive	237	172 300	Cooper 122	156	26 200	Astra		
400 4Matic auto. Executive		170	58 200	63 AMG S	279	250 000	Cooper All 4	143	25 950	DASHRAJ		
AMG C 63		192	89 300	63 AMG S L	279	250 000	Cooper S 114	155	31 050	DIG-T 115 Visia		
AMG C 63 S		192	97 650	600 L	268	186 900	Cooper D 116	155	26 100	DIG-T 115 Acenta		
350 e		48	54 300	65 AMG L	279	250 000	Cooper D 116	155	26 100	DIG-T 115 Connect		
180 d		99	32 850	500 Hybrid auto.	110	90 000	Cooper D All 4	155	27 850	dCi 110 Visia		
200 d		99	35 350	500 e L auto.	65	123 800	Cooper SD	155	29 800	dCi 110 Connect		
220 d		103	38 200	400 Hybrid L auto.	139	102 400	Cooper SD All 4	156	31 550	dCi 110 Xtronic Acenta		
250 d		109	43 750	350 d	141	96 000	One 102	122	22 900	GT-R		
250 d 4Matic auto. Fascination		127	58 550	350 d L	149	94 000	Cooper 106	124	24 900	• 7 places		
300 Hybrid auto.		94	48 300	350 d 4Matic auto.	149	94 000	One D 116	122	22 900	SPACESTAR		
• Boîte automatique 7-G-Tronic		+ 2 350	350 d 4Matic L auto.	149	100 000	Cooper D 150	122	27 900	ASX			
CLASSE C BREAK (NOUVELLE)		• Boîte automatique		+ 1 800	350 d L	149	100 000	Cooper S 192	134	31 500	ZAFIRA CLASSIC	
160		125	32 300	400 4Matic auto.	193	118 000	Cooper SD 190	134	31 500	37 V6 Z COUPÉ		
180		125	35 000	500	193	137 300	One 102	122	22 900	3.8 V6 328 Pack		
200		128	37 650	500	193	141 300	Cooper SD CTV	+ 1 100	3.8 V6 328 Pack			
250		130	41 100	500 4Matic	206	143 300	One 102	122	22 900	3.8 V6 344 Nismo		
400 4Matic auto. Executive		173	59 500	63 S AMG	237	183 300	Cooper SD 190	134	31 500	3.8 V6 328 Roadster Pack		
AMG C 63		192	90 600	63 S AMG Matic	242	187 300	One 102	122	22 900	GT-R		
AMG C 63 S		196	98 950	65 AMG	279	253 800	Cooper SD 190	134	31 500	• 7 places		
SL ROADSTER		• Boîte automatique		+ 1 800	500 d L	149	96 000	1-MIVEC In	96	9 690	ASTRA (NOUVELLE) (5 PORTES)	
180 d		111	34 150	400 4Matic auto.	193	118 000	12 MIVEC Intense Style	96	13 890	DIG-T 116 Visia		
200 d		111	36 650	500	193	130 800	• Boîte CTV	+ 1 100	ASX			
220 d		108	39 500	500	212	128 500	16 ZWD	131	20 300	Z-TRAIL (NOUVEAU 5 PLACES)		
250 d		117	45 050	63 AMG	234	188 600	16 ZWD	133	22 600	DIG-T 116 Visia		
250 d 4Matic Auto. Fascination		129	60 350	65 AMG	279	256 600	16 ZWD Intense	119	23 300	DIG-T 116 Xtronic Acenta		
300 Hybrid Auto.		99	49 600	250 4Matic	152	44 000	16 ZWD D-Intense	119	25 600	DIG-T 116 Xtronic Connect		
• Boîte automatique 7-G-Tronic		+ 2 350	250 4Matic auto.	129	46 150	16 D-150 4x4 Invite	132	25 300	dCi 110 All Mode 4x4 Tekna			
CLASSE C COUPÉ		• Boîte automatique		+ 2 350	250 4Matic auto.	129	47 500	22 D-Intense Auto.	152	29 990	• 7 places	
180		122	37 200	250 d	140	56 900	• 4x4 (sauf D100 150)	+ 2 000	MITSUBISHI	PATHFINDER (7 PLACES)		
200		123	39 850	GLC	140	56 900	20 Inform 2WD	157	38 600	2.5 dCi 190 KE		
250 Executive		123	48 150	250 d	149	59 900	20 Inform 4WD	142	46 900	2.5 dCi 190 SE + Connect Premium		
300 Executive		146	51 450	250 d 4Matic auto.	169	64 400	PHEV 200 [Hybride rechargeable]	142	46 900	3.0 V6 231 CTI		
220 d		106	40 750	350 d 4Matic auto.	209	66 700	22 Di-D Invite 4WD	139	32 600	3.5 V6 231 CTI		
220 d Sportline		106	47 500	400 4Matic auto.	209	67 800	22 Di-D Intense navi 4WD	140	37 800	3.5 V6 231 CTI		
250 d		109	46 300	500 e -Executive Executive (Hybride)	78	68 400	22 Di-D Intense navi 4WD auto.	153	40	NAVARA		
63 AMG		200	94 100	500 4Matic auto.	243	89 900	22 Di-D Intense 4WD auto.	153	40	990 ALMERA		
63 AMG S		200	102 450	63 AMG 4Matic auto.	276	129 500	990 ALMERA	145	40 300	• Coupé		
• Park Sport Black		+ 1150	400 4Matic auto.	+ 5 800	32 D-Intense auto.	238	40 300	32 D-Intense auto.	145	43 900	GLE	
SLK ROADSTER		GLE		+ 5 800	32 D-Intense auto.	238	43 900	32 D-Intense auto.	245	50 400	ASX	
200		142	39 900	400 4Matic auto.	206	93 500	32 D-Intense auto.	245	50 400	Z-TRAIL (7 PLACES)		
300		104	48 850	500 4Matic auto.	256	119 000	32 D-Intense auto.	245	53 500	DIG-T 116 Visia		
350		167	56 100	63 AMG 4Matic auto.	288	146 000	32 D-Intense auto.	245	53 500	3.0 V6 231 CTI		
55 AMG		195	88 400	350 d 4Matic auto.	185	88 000	3.0 D-Intense auto.	169	27 480	3.0 V6 231 CTI		
SLK ROADSTER		L200		+ 5 800	32 D-Intense auto.	238	40 300	3.0 D-Intense auto.	250	46 315	OPEL	
200		142	39 900	400 4Matic auto.	206	93 500	32 D-Intense auto.	238	43 900	KARL		
300		104	48 850	500 4Matic auto.	256	119 000	32 D-Intense auto.	238	43 900	10 75 Essentia		
350		167	56 100	63 AMG 4Matic auto.	288	146 000	32 D-Intense auto.	238	43 900	10 75 Cosmo Park		
55 AMG		195	88 400	350 d 4Matic auto.</								

CONSO [prix du neuf]

INSIGNIA SPORTS TOURER

1.6 Turbo 170 S/S	152	31 490	1.6 BlueHDi 100 S&S Active	94	24 200	Targa 45	208	133 895
1.6 Turbo 170 auto.	170	35 060	2.0 BlueHDi 150 Allure	93	29 000	GTS 95	296	184 925
2.8 V6 BiTurbo 4x4 OPC	249	47 990	2.0 BlueHDi 150 S&S EAT6 GT Line	107	32 100	Turbo Cabriolet	212	177 695
1.6 CDTI 120 S&S édition	109	30 690	2.0 BlueHDi 180 S&S EAT6 GT	103	34 100	Turbo S	216	190 895
1.6 CDTI 136 S&S ecoFLEX	104	34 310	308 SW			Turbo S Cabriolet	216	205 355

CDTI 170 Cosmo Pack

2.0 CDTI 170 D0 auto.	145	39 960	1.2 PureTech 100 S&S Active	94	23 350	PDK	216	+ 3 540
INSIGNIA COUNTRY TOURER			1.2 PureTech 100 S&S Allure	100	25 450	PANAMERA (PDK)		
1.6 CDTI 136 4x2 S&S	114	39 650	1.2 PureTech 100 S&S Allure	109	26 500	V6	196	85 967

CDTI 170 4x2 S&S

2.0 CDTI 170 4x2 S&S	149	41 960	2.0 BlueHDi 150 S&S Allure	93	29 950	V6 4	203	91 247
2.0 CDTI 170 4x4 S&S	147	43 460	2.0 BlueHDi 180 EAT6 GT	107	35 050	V6 5	204	107 207
2.0 CDTI 170 4x4 auto.	169	44 510	1.6 BlueHDi 120	88	26 150	V6 45	208	112 607
MOKKA			2.0 BlueHDi 150 Allure	99	27 490	V6 45 Executive	210	128 287

CDTI 170 ecoFLEX 4x2 Édition

14 Turbo 140 4x2 S&S	139	20 960	1.6 BlueHDi 100 S&S Style	94	25 350	V6 GT5	249	129 727
14 Turbo 140 4x2 auto.	154	23 510	2.0 BlueHDi 150 S&S EAT6 GT Line	111	33 050	V6 S	239	140 405
14 Turbo 140 4x4 S&S	149	26 410	2.0 BlueHDi 180 EAT6 GT	107	35 050	V6 45	241	166 727
ANTARA			NOUVEAU			V8 Turbo 5	239	183 527

CDTI 170 4x4 Cosmo Pack

14 Turbo 140 4x2 DGT Cosmo Pack	149	26 460	1.6 THP 200 GT Line	150	36 100	V8 Turbo 5 Diesel	169	188 067
16 CDTI 110 ecoFLEX 4x2 Édition	109	22 900	1.6 THP 220 R	145	43 350	MACAN		
16 CDTI 136 4x2 auto. Cosmo	129	26 250	308			3.0 V6 S	212	63 755

CDTI 170 4x4 Cosmo Pack

16 CDTI 136 4x4 Cosmo Pack	119	29 150	1.2 PureTech 100 S&S Access	115	25 100	GTS	212	63 755
16 CDTI 136 4x4 S&S	117	30 050	1.2 PureTech 130 S&S Allure	115	29 350	3.0 V6 Turbo	216	86 510
COMBO TOUR			1.2 PureTech 130 S&S Crossway	115	29 850	3.0 V6 Diesel S	164	62 155

CDTI 170 4x4 S&S

16 CDTI 95 ecoFLEX S&S Édition	124	21 340	1.6 THP 165 S&S EAT6 Allure	135	31 750	CAYENNE		
16 CDTI 120 ecoFLEX S&S Cosmo	124	23 840	Hybrid4	90	36 450	V6 Turbo	229	101 330

CDTI 170 4x4 S&S

16 CDTI 170 4x4 S&S	130	35 300	Hybrid4	90	36 450	V6 Turbo S	239	103 190
16 PureTech 82 Allure	99	14 800	2.0 BlueHDi 150 S&S Allure	106	33 000	V8 S Diesel	209	85 970
16 PureTech 82 Allure	- 500	- 500	2.0 BlueHDi 150 S&S Feline	109	35 300	Spyder Hybrid	72	777 997

CDTI 170 4x4 S&S

16 PureTech 82 Allure	- 500	- 500	2.0 BlueHDi 150 S&S Feline	109	35 300	Spyder Pack Weissach	70	849 997
PEUGEOT			RENAULT					

CDTI 170 4x4 S&S

16 PureTech 82 Allure	- 500	- 500	1.6 HDi T15 STT	132	34 600	RENAULT		
16 PureTech 82 Allure	- 500	- 500	1.6 BlueHDi 120 Access	99	27 950	TWIZY		

16 PureTech 82 Allure	- 500	- 500	1.6 BlueHDi 120 Access	99	27 950	TWIZY	0	7 240
16 PureTech 82 Allure	- 500	- 500	1.6 THP 165 S&S Active	130	31 750	Intens Blanc 45	0	8 040

CDTI 170 4x4 S&S

16 PureTech 82 Allure	- 500	- 500	1.6 THP 165 S&S Allure	130	31 750	TWINGO (NOUVELLE)		
16 PureTech 82 Allure	- 500	- 500	1.6 THP 165 S&S Allure	130	31 750	SCe 70 Life	105	10 900

CDTI 170 4x4 S&S

16 PureTech 82 Allure	- 500	- 500	1.6 THP 165 S&S Allure	130	31 750	SCe 70 Zen	105	12 400
16 PureTech 82 Allure	- 500	- 500	1.6 THP 165 S&S Allure	130	31 750	Tce 90 Intens Energy	99	14 400

CDTI 170 4x4 S&S

16 PureTech 82 Allure	- 500	- 500	1.6 THP 165 S&S Allure	130	31 750	Tce 90 EDC Intens	108	15 500
16 PureTech 82 Allure	- 500	- 500	1.6 THP 165 S&S Allure	130	31 750	CLIO (5 PORTES)		

CDTI 170 4x4 S&S

16 PureTech 82 Allure	- 500	- 500	1.6 THP 165 S&S Allure	130	31 750	CLIO (5 PORTES)		
16 PureTech 82 Allure	- 500	- 500	1.6 THP 165 S&S Allure	130	31 750	Tce 90 Energy Zen	105	16 600

CDTI 170 4x4 S&S

16 PureTech 82 Allure	- 500	- 500	1.6 THP 165 S&S Allure	130	31 750	Tce 90 Energy Zen	105	16 600
16 PureTech 82 Allure	- 500	- 500	1.6 THP 165 S&S Allure	130	31 750	Tce 90 Energy Zen	105	16 600

CDTI 170 4x4 S&S

16 PureTech 82 Allure	- 500	- 500	1.6 THP 165 S&S Allure	130	31 750	Tce 90 Energy Zen	105	16 600
16 PureTech 82 Allure	- 500	- 500	1.6 THP 165 S&S Allure	130	31 750	Tce 90 Energy Zen	105	16 600

CDTI 170 4x4 S&S

16 PureTech 82 Allure	- 500	- 500	1.6 THP 165 S&S Allure	130	31 750	Tce 90 Energy Zen	105	16 600
16 PureTech 82 Allure	- 500	- 500	1.6 THP 165 S&S Allure	130	31 750	Tce 90 Energy Zen	105	16 600

CDTI 170 4x4 S&S

16 PureTech 82 Allure	- 500	- 500	1.6 THP 165 S&S Allure	130	31 750	Tce 90 Energy Zen	105	16 600
16 PureTech 82 Allure	- 500	- 500	1.6 THP 165 S&S Allure	130	31 750	Tce 90 Energy Zen	105	16 600

CDTI 170 4x4 S&S

16 PureTech 82 Allure	- 500	- 500	1.6 THP 165 S&S Allure	130	31 750	Tce 90 Energy Zen	105	16 600
16 PureTech 82 Allure	- 500	- 500	1.6 THP 165 S&S Allure	130	31 750	Tce 90 Energy Zen	105	16 600

CDTI 170 4x4 S&S

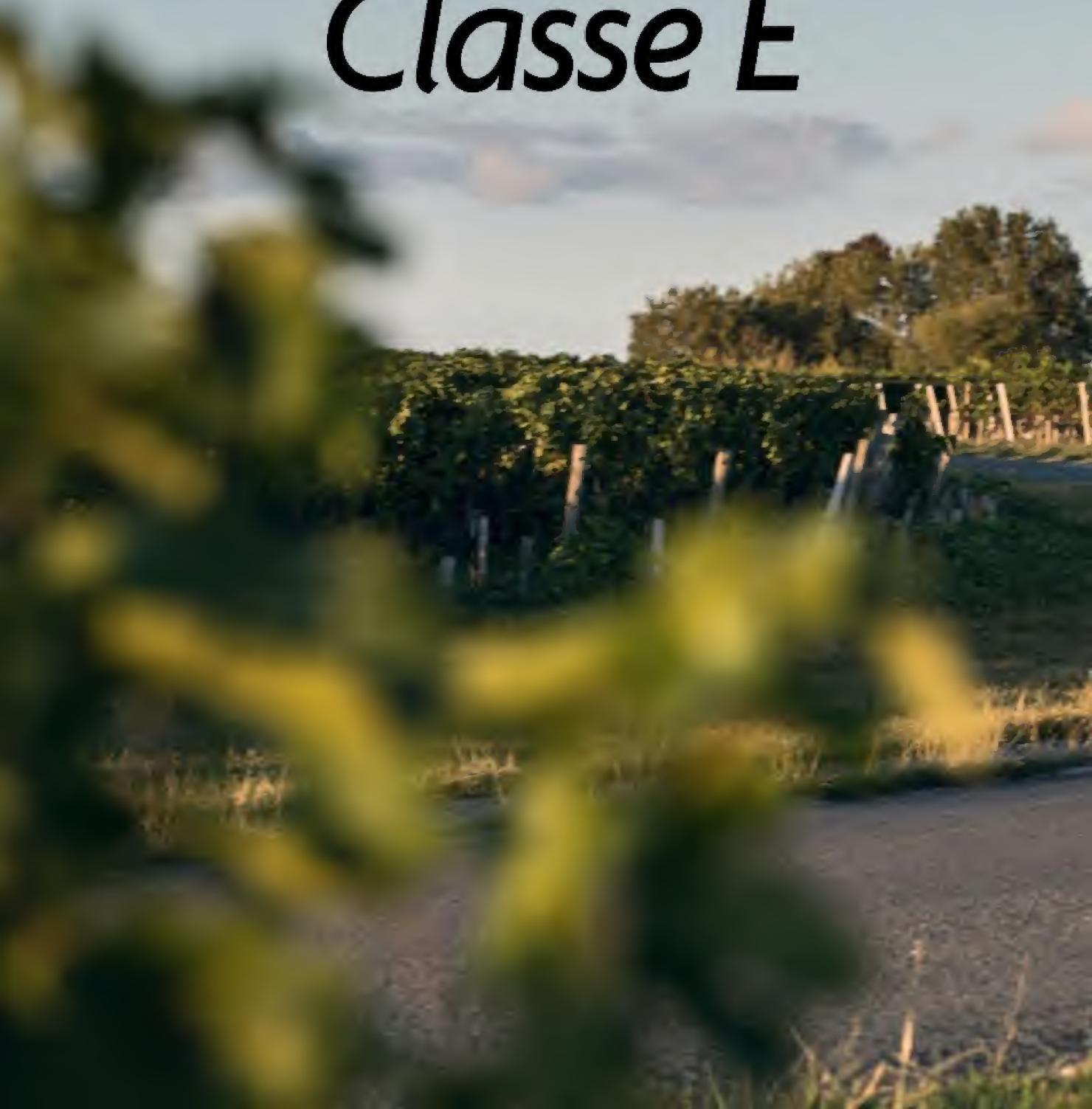
16 PureTech 82 Allure	- 500	- 500	1.6 THP 165 S&S Allure	130	31 750	Tce 90 Energy Zen	105	16 600
16 PureTech 82 Allure	- 500	- 500	1.6 THP 165 S&S Allure	130	31 750	Tce 90 Energy Zen	105	16 600

CDTI 170 4x4 S&S

16 PureTech 82 Allure	- 500	- 500	1.6 THP 165 S&S Allure	130	31 750	Tce 90 Energy Zen	105	16 600
16 PureTech 82 Allure	- 500	- 500	1.6 THP 165 S&S Allure	130				

1.4 TSI 110 Green Tec	111	21 150	SUZUKI	AVENTIS (NOUVELLE) (4 PORTES)	
1.4 TSI 110 DSG7 Green Tec	114	23 605	CELERIO	1.6 VVT-i Dynamic	
1.4 TDI 90 FAP Green Tec	94	22 140	10 Avantage	142	28 200
1.4 TDI 90 FAP DSG7 Green Tec	99	23 650	10 Privége	147	29 500
1.6 TDI 110 FAP Green Tec	109	23 520	10 VVT Pack Plus	147	32 000
OCTAVIA					
1.2 TSI 85 Active	119	18 750	10 Pack auto.	147	33 600
1.2 TSI 110 Green Tec Active	116	19 760	+ 1000	1.6 TD 161 DSG6 GTD	
1.2 TSI 110 Green Tec	114	24 820	SWIFT (5 PORTES)	1.6 TDI 110 BlueM. Trendline	
1.4 TSI 150 Green Tec Style	121	26 900	12 VVT Privilège	121	25 700
1.4 TSI 150 DSG Green Tec Style	121	28 400	12 VVT-4x4 Privilège	121	29 860
1.8 TSI 180 Green Tec Style	141	28 190	12 VVT 4x4 Pack	121	30 530
1.8 TSI 180 DSG Green Tec	142	32 960	12 VVT Sport	121	32 650
1.6 TDI 110 Green Tec Active	99	20 980	147	34 000	
1.6 TDI 110 FAP CR Style	102	27 490	147	35 700	
1.6 TDI 110 FAP DSG Green Tec Active	102	23 630	147	36 900	
1.6 TDI 110 Green Tec 4x4 Active	102	27 490	1.6 TD 161 DSG6 GTD	121	38 320
2.0 TDI 150 FAP Green Tec	106	29 030	RAV4 (NOUVEAU) (5 PORTES)	1.6 TDI 110 BlueM. Trendline	
2.0 TDI 150 DSG Green Tec	119	30 530	151 VVT-i AWD Active	121	21 240
2.0 TDI 150 4x4 Green Tec	119	29 030	151 VVT-i AWD Multidrive S7 Active	121	26 480
2.0 TDI 184 DSG 4x4 Green Tec	129	36 750	151 VVT-i AWD Multidrive S7 Lounge	121	32 770
COMBI					
2.0 TSI 230	142	34 490	12 VVT Pack	121	37 730
2.0 TSI 230 DSG6	149	35 990	10 VVT Pack Plus	121	38 270
YETI					
1.2 TSI 110 Green Tec Active	142	21 080	10 Pack auto.	121	38 940
1.2 TSI 110 Green Tec DSG7 Edition	147	25 055	+ 1100	1.6 TDI 110 BlueMotion DSG6	
1.4 TSI 125 Green Tec Style	148	26 950	SWIFT (5 PORTES)	1.6 TDI 110 Confortine 4Motion	
1.4 TSI 125 Green Tec DSG7 Style	154	28 590	151 VVT-i Confortine	121	20 150
1.4 TSI 150 4x4 Green Tec Edition	154	29 320	151 VVT-i Confortine DSG7	121	37 370
1.4 TSI 150 4x4 Green Tec Édition	154	29 640	14 TSI 150 Confortine	121	37 770
2.0 TDI 110 SCR Green Tec Active	134	23 850	14 TSI 150 Confortine DSG7	121	38 030
2.0 TDI 150 4x4 Green Tec Édition	152	27 790	14 TSI 150 Confortine DSG7	121	38 490
2.0 TDI 150 4x4 Green Tec Édition	164	30 870	14 TDI 90 Confortine	121	39 100
2.0 TDI 150 SCR 4x4 G. Tec DSG6 Style	164	35 100	1.6 TD 161 DSG6 GTD	121	39 270
SUPRIOR					
1.4 TSI 125 Active	138	23 790	LAND CRUISER (5 PORTES)	1.6 TDI 110 BlueM. Confortine DSG7	
1.4 TSI 150 Ambition	138	28 500	177 D-4D LeCap	121	39 600
1.4 TSI 150 DSG Ambition	138	30 000	177 D-4D Life	121	41 950
1.8 TSI 180 Style	138	33 800	177 D-4D Légende	121	44 450
1.8 TSI 180 DSG L & K	138	40 100	177 D-4D Lounge	121	48 850
2.0 TSI 200 4x4 DSG L & K	178	45 800	LAND CRUISER (5 PORTES)	1.6 TD 110 Trendline	
1.6 TDI 120 FAP Green Tec Active	117	27 300	177 D-4D LeCap	121	41 200
1.6 TDI 120 FAP Green Line	117	30 000	177 D-4D Life	121	44 500
2.0 TDI 150 FAP Green Tec Active	119	28 700	177 D-4D Lounge	121	48 800
2.0 TDI 150 Gr. T. L & Klement	119	39 800	177 D-4D Lounge Pack Techno	121	63 250
2.0 TDI 150 4x4 Green Tec Ambition	137	33 400	280 VVT-i auto. Lounge	121	48 850
1.6 TDI 150 FAP Green Tec Style	120	36 800	280 VVT-i auto. Lounge Pack Techno	121	68 250
2.0 TDI 190 FAP Green Tec Style	120	38 300	GT86	1.6 TD 110 Confortine	
2.0 TDI 190 FAP 4x4 DSG Green Tec	147	40 300	2.0 200 Coupé	121	49 860
COMBI			2.0 200 Coupé Carbon Édition	121	52 990
1.6 TDI 150 FAP Green Tec Active	110	41 100	HILUX	1.6 TD 110 Trendline	
1.6 TDI 150 4x4 Green Tec	110	44 200	2.5 D-4D 2WD Simple Cab	121	20 760
1.6 TDI 150 4x4 Green Tec Édition	110	44 200	2.5 D-4D 2WD LeCap	121	21 600
1.6 DDIS Privilège	106	21 690	2.5 D-4D 4WD Simple Cab	121	24 600
1.6 DDIS Privilège AllGrip	106	23 590	2.5 D-4D 4WD Cab Invincible	121	36 990
1.6 DDIS Pack	111	25 590	3.0 D-4D 4WD 2 Cab Invincible	121	39 190
TESLA					
MODEL S					
S 70D kWh	79 040	16 VVT Avantage	177 D-4D Lounge	121	49 850
5 85D kWh	90 040	16 VVT Pack SE	177 D-4D Lounge Pack Techno	121	63 250
P 85D kWh Performance	118 440	16 VVT Pack SE AllGrip	GT86	1.6 TD 110 BlueM. FAP	
TOYOTA					
AYGO (NOUVELLE) (5 PORTES)					
10 VVT-i x	95	11 000	2.0 200 Trendline	121	24 760
10 VVT-i x cte S&S	88	18 200	2.0 200 Up!	121	29 860
Boîte robotisée x-shift (sauf x)	+ 700	10 VVT-i x cte S&S	14 TSI 150 DSG7 Carat	121	34 220
3 portes (sur x et x-play)	+ 400	10 VVT-i x cte S&S	14 TSI 150 DSG7 Confortine	121	37 500
YARIS (5 PORTES)					
69 VVT-i Active	99	14 300	2.0 200 Coupé	121	31 390
100 VVT-i Dynamic	114	17 050	10.60 Take Up!	121	32 990
Hybride 100h Collection	82	21 200	10.60 Take Up! BlueMotion Tech.	121	37 500
90 D-4D Active	91	17 100	10.75 Take Up!	121	38 200
Boîte robot. CVT (Dynamic et Lounge)	+ 700	10.75 Move Up!	121	39 700	
3 portes (sur Active et France)	- 600	e-Up!	121	41 200	
ANHUS (5 PORTES)					
5 portes (sauf e-Up!)	+ 520	10 VVT-i x cte S&S	VOLKSWAGEN	1.6 TDI 110 Trendline	
POLO (3 PORTES)					
1.0 60 Trendline	114	13 380	1.6 TSI 150 BlueMotion Tech.	121	24 760
1.0 75 Trendline	116	14 080	1.6 TSI 150 BlueMotion Tech. Vintage	121	29 860
1.2 TSI 99 BlueMotion Tech.	107	16 940	2.0 TSI 180 R	121	34 220
1.2 TSI 109 BlueMotion Tech.	110	17 710	2.0 TSI 280 R	121	37 500
1.4 TSI 125 BlueMotion Tech.	110	21 340	2.0 TDI 150 BlueMotion	121	38 000
1.4 TSI 125 BlueMotion Tech. GTI	139	26 590	2.0 TDI 184 BlueMotion R-Line	121	39 700
1.4 TSI 125 BlueMotion Tech. GTI	139	26 590	2.0 TDI 184 BlueM. DSG6 Carat	121	41 200
COCINELLE CABRIOLET					
12 TSI 105 BlueMotion Tech.	125	18 270	1.6 TD 110 BlueMotion	121	31 390
14 TSI 150 BlueM. Tech. Vintage	131	24 620	1.6 TD 110 BlueMotion	121	32 990
2.0 TSI 220 BlueM. DSG6 Sport	154	31 300	1.6 TD 110 BlueMotion Vintage	121	39 190
2.0 TDI 150 BlueMotion	109	21 930	1.6 TSI 105 BlueM. DSG6 Vintage	121	39 300
GOLF 7 (3 PORTES)					
12 TSI 85 Trendline	113	18 850	12 TSI 105 BlueM. Tech.	121	31 390
12 TSI 110 Trendline	114	21 230	14 TSI 150 BlueM. Tech. Vintage	121	36 300
10.60 Trendline	114	21 230	2.0 TSI 220 BlueMotion Tech. DSG6	121	39 300
10.75 Trendline	116	24 480	2.0 TDI 120 BlueMotion	121	36 220
10.75 Lounge	116	24 480	2.0 TDI 120 BlueMotion GT (Coc)	121	36 220
10.75 Lounge Pack	116	24 480	2.0 TDI 120 BlueMotion Tech.	121	36 230
10.75 Lounge Pack	116	24 480	2.0 TDI 120 BlueMotion Tech. Vintage	121	37 610
10.75 Lounge Pack	116	24 480	2.0 TDI 120 BlueMotion GT (Coc) [collect*]	121	38 040
GOLF 7 (3 PORTES)					
12 TSI 85 Trendline	113	18 850	GOLF 7 (3 PORTES)	1.6 TD 110 Trendline	
12 TSI 110 Trendline	114	21 230	10.60 Take Up!	121	20 370
10.60 Trendline	114	21 230	10.60 Take Up! BlueMotion Tech.	121	26 590
10.75 Lounge	116	24 480	10.75 Lounge	121	26 590
10.75 Lounge	116	24 480	10.75 Lounge Pack	121	26 590
10.75 Lounge Pack	116	24 480	10.75 Lounge Pack	121	26 590
GOLF SW					
12 TSI 85 Trendline	113	18 850	1.6 TD 110 Trendline	121	20 370
12 TSI 110 Trendline	114	21 230	10.60 Take Up!	121	26 590
10.60 Trendline	114	21 230	10.60 Take Up! BlueMotion Tech.	121	32 990
10.75 Lounge	116	24 480	10.75 Lounge	121	32 990
10.75 Lounge	116	24 480	10.75 Lounge Pack	121	32 990
10.75 Lounge Pack	116	24 480	10.75 Lounge Pack	121	32 990
GOLF 8 (3 PORTES)					
12 TSI 85 Trendline	113	18 850	1.6 TD 110 Trendline	121	20 370
12 TSI 110 Trendline	114	21 230	10.60 Take Up!	121	26 590
10.60 Trendline	114	21 230	10.60 Take Up! BlueMotion Tech.	121	32 990
10.75 Lounge	116	24 480	10.75 Lounge	121	32 990
10.75 Lounge	116	24 480	10.75 Lounge Pack	121	32 990
10.75 Lounge Pack	116	24 480	10.75 Lounge Pack	121	32 990
GOLF 8 (5 PORTES)					
12 TSI 85 Trendline	113	18 850	1.6 TD 110 Trendline	121	20 370
12 TSI 110 Trendline	114	21 230	10.60 Take Up!	121	26 590
10.60 Trendline	114	21 230	10.60 Take Up! BlueMotion Tech.	121	32 990
10.75 Lounge	116	24 480	10.75 Lounge	121	32 990
10.75 Lounge	116	24 480	10.75 Lounge Pack	121	32 990
10.75 Lounge Pack	116	24 480	10.75 Lounge Pack	121	32 990
GRAND CARRISTON					
12 TSI 105 BlueMotion Tech.	125	18 270	1.6 TD 110 Trendline	121	20 370
14 TSI 150 BlueM. Tech. Vintage	131	24 620	1.6 TD 110 Trendline	121	26 590
2.0 TSI 220 BlueMotion Tech. DSG6	154	31 300	1.6 TD 110 Trendline	121	32 990
2.0 TDI 150 BlueMotion	109	21 930	1.6 TD 110 Trendline	121	36 220
2.0 TD 120 BlueM. GT (Coc)	156	36 220	1.6 TD 110 Trendline	121	36 230
2.0 TD 120 BlueMotion Tech.	156	36 220	1.6 TD 110 Trendline	121	36 230
2.0 TD 120 BlueMotion Tech.	156	36 220	1.6 TD 110 Trendline	121	36 230
GOLF 8 (5 PORTES)					
12 TSI 85 Trendline	113	18 850	1.6 TD 110 Trendline	121	20 370
12 TSI 110 Trendline	114	21 230	10.60 Take Up!	121	26 590
10.60 Trendline	114	21 230	10.60 Take Up! BlueMotion Tech.	121	32 990
10.75 Lounge	116	24 480	10.75 Lounge	121	32 990
10.75 Lounge	116	24 480	10.75 Lounge Pack	121	32 990
10.75 Lounge Pack	116	24 480	10.75 Lounge Pack	121	32 990
GRANDE CARRISTON					
12 TSI 105 BlueMotion Tech.	125	18 270	1.6 TD 110 Trendline	121	20 370
14 TSI 150 BlueM. Tech. Vintage	131	24 620	1.6 TD 110 Trendline	121	26 590
2.0 TSI 220 BlueMotion Tech. DSG6	154	31 300	1.6 TD 110 Trendline	121	32 990
2.0 TD 150 BlueMotion	109	21 930	1.6 TD 110 Trendline	121	36 220
2.0 TD 120 BlueM. GT (Coc)	156	36 220	1.6 TD 110 Trendline	121	36 230
2.0 TD 120 BlueMotion Tech.	156	36 220	1.6 TD 110 Trendline	121	36 230
GOLF 8 (5 PORTES)					
12 TSI 85 Trendline	113	18 850	1.6 TD 110 Trendline	121	20 370
12 TSI 110 Trendline	114	21 230	10.60 Take Up!	121	26 590
10.60 Trendline	114	21 230	10.60 Take Up! BlueMotion Tech.	121	32 990
10.75 Lounge	116	24 480	10.75 Lounge	121	32 990
10.75 Lounge	116	24 480	10.75 Lounge Pack	121	32 990
10.75 Lounge Pack	116	24 480	10.75 Lounge Pack	121	32 990
GOLF 8 (5 PORTES)					
12 TSI 85 Trendline	113	18 850	1.6 TD 110 Trendline	121	20 370
12 TSI 110 Trendline	114	21 230	10.60 Take Up!	121	26 590
10.60 Trendline	114	21 230	10.60 Take Up! BlueMotion Tech.	121	32 990
10.75 Lounge	116	24 480	10.75 Lounge	121	32 990
10.75 Lounge	116	24 480	10.75 Lounge Pack	121	32 990
10.75 Lounge Pack	116	24 480	10.75 Lounge Pack	121	32 990
GOLF 8 (5 PORTES)					
12 TSI 85 Trendline	113	18 850	1.6 TD 110 Trendline	121	20 370
12 TSI 110 Trendline	114	21 230	10.60 Take Up!	121	26 590
10.60 Trendline	114	21 230	10.60 Take Up! BlueMotion Tech.	121	32 990
10.75 Lounge	116	24 480	10.75 Lounge	121	32 990
10.75 Lounge	116	24 480	10.75 Lounge Pack	121	32 990
10.75 Lounge Pack	116	24 480	10.75 Lounge Pack	121	32 990
GOLF 8 (5 PORTES)					
12 TSI 85 Trendline	113	18 850	1.6 TD 110 Trendline	121	20 370
12 TSI 110 Trendline	114	21 230	10.60 Take		

Grand Cru Classe E



MERCEDES E400 CABRIOLET & LYNCH-BAGES

Lorsque l'une des plus prestigieuses propriétés du Médoc ouvre les portes de ses chais à un luxueux cabriolet étoilé, il est souvent question de grosses cylindrées et de nectars réputés.



MERCEDES E400 CABRIOLET
& LYNCH-BAGES

À TRAIN DE SÉNATEUR COMME EN SPORTIF
AMATEUR, LE CABRIOLET ÉTOILÉ NE DISTILLE
QUE LE MEILLEUR



*Sur les petites routes
du vignoble bordelais,
la Classe E sait consommer
avec modération.*



La visite du sud-ouest français recèle parfois d'insoupçonables touches d'exotisme. Ainsi, la capitale mondiale du vin peut se traverser à bord d'une somptueuse découvrable ou du... Sébastien Vauban, le navire flambant neuf effectuant quotidiennement la traversée de l'estuaire de la Gironde. Vous troquez alors les effluves de sans-plomb pour le clapot, les embruns et l'air marin. Ça sent les vacances. Trente minutes après avoir quitté Blaye, l'embarcation atteint Lamarque, sur les rives du Médoc. Direction, à présent, Château Lynch-Bages, à quelques enablures du débarcadère. Le cabriolet de Stuttgart nous y mène prestement, cheveux au vent. Juste le temps de goûter aux délices de son amortissement distillant un confort de roulement royal. Le périple girondin prend alors des accents de grand tourisme, teinté d'œnotourisme. Parmi les premières propriétés médoquines à avoir attiré les amateurs de grands crus du monde entier, Lynch-Bages se dévoile enfin. Avant de se délecter de son nectar, c'est au son velouté du V6 essence à injection directe que nous filons à travers la crème du vignoble bordelais. Véritable force tranquille, cette mécanique, cubant 3 litres, dopée par deux turbos, joue sur tous les tableaux. Comme un poisson dans l'eau à train de séateur, ce bouilleur révèle, lorsqu'on le titille, un tempérament presque sportif. Mode sport de la boîte de vitesses enclenché, la E400 dévoile même une certaine agressivité. Les montées en régime très franches s'accompagnent d'un râle discret, mais suffisamment enthousiasmant pour faire tourner les têtes des vendangeurs. Doté d'une boîte automatique à 7 rapports douce et sereine, le cabriolet étoilé consomme avec modération, malgré une masse frisant les deux tonnes en mouvement. Cette saine propulsion témoigne d'un

comportement routier plutôt agile, tout en avouant sa préférence pour les parcours aux longs cours et les promenades dominicales à deux... ou à quatre. Avec un sens inné du recevoir, la découvrable Mercedes active alors son système Aircap. Au-delà de 40 km/h, une lame située au-dessus du pare-brise se déploie pour limiter les remous d'air dans l'habitacle, avant de s'escamoter en-deçà de 15 km/h. Pour les plus frileux, le chauffage de nuque Airscarf souffle de l'air chaud depuis le bas de l'appui-tête. Magique... et efficace. En plein hiver, les sièges chauffants et le chauffage permettent d'envisager, sans risque de bronchite, les virées à l'air libre. *A contrario*, lorsque le mercure grimpe, la fonction ventilée des assises avant vous rafraîchit le sérant. Un must... Avec la nuit tombante et l'humidité bien présente, l'heure de recapsuler a sonné. Fidèle à la toile, comme sa rivale l'Audi A5, le cabriolet Classe E peut jouer du couvre-chef entre 0 et 40 km/h. Sans aucune intervention humaine, en dehors du contact sur la commande, l'épaisse capote bordeaux se replie presque. Son exceptionnelle qualité annihile les bruits d'air, même à vitesse élevée. Bluffant ! Attachée à la réputation de la marque, l'allemande porte un soin particulier à la présentation et aux finitions. Appréhender les différentes fonctions du système d'info-divertissement est un jeu d'enfant. En deux temps, trois mouvements, le système de navigation nous mène aux portes du Château Lynch-Bages... en mode décapoté pour une arrivée remarquée... Nous n'aurons qu'un seul regret à l'issue de notre belle échappée : celui de n'avoir pu concilier cabriolet au coffre amputé (300 litres) et provision de grands crus classés... ●

PAR S. LARROUMET, PHOTOS C. CHOULOT

ART DE VIVRE [traveler chic]





LA CAVE SE REBIFFE

Sans ostentation, la cour du château Lynch-Bages¹ bénéficie d'un entretien particulièrement soigné. Dans la salle à manger accueillant les 80 vendangeurs^{2 & 5}, trône un Balthazar (12 litres) que seul Obélix³ serait capable de boire d'une traite. Le cuvier historique datant de 1860, à la pointe de la technologie à l'époque, n'est plus utilisé depuis 1975.⁷ Totalement rénové, il constitue le point d'orgue de la visite.⁸ Aujourd'hui, les grandes cuves en inox contiennent jusqu'à 250 hectolitres de vin.^{6 & 10} Impressionnantes, les chais de Lynch-Bages renferment des centaines de barriques de chêne, remplies du précieux breuvage. C'est la dernière étape du vieillissement avant la mise en bouteille.⁹ Dans le caveau, on ne trouve pas que du Lynch-Bages. Les grandes propriétés du Bordelais et d'ailleurs s'échangent régulièrement des flacons.⁴ En 1985, cette demi-bouteille de 1975 est le premier vin à avoir voyagé dans l'espace, à bord de la navette Discovery, en compagnie de Patrick Baudry.



Le tweet de fin

AUX ARÔMES DE LYNCH-BAGES DANS LA FLEUR
DE L'ÂGE, RÉPOND L'ENVOÛTANTE IVRESSE
DU CABRIOLET MERCEDES

MERCEDES E400 CABRIOLET & LYNCH-BAGES

Caractéristiques

Moteur: V6 essence, bi-turbo, 24 soupapes, injection directe, 3 498 cm ³ , stop & start
Transmission: propulsion automatique, 7 vitesses
Puissance (ch à tr/min)
333 à 5250
Couple (Nm à tr/min)
480 à 1200
Poids (kg)
1 845
Long.xlarg.xhaut. (m)
4,70x1,79x1,40
Réservoir (l)
74
Conso mixte/CO ₂ (g/km)
7,2/169
Vitesse maxi (km/h)
250
Pneus de série
235/45 R 17
Prix
68 900 €



EN VISITE CHEZ LYNCH-BAGES

Apparue au 17^e siècle, et connue sous le nom de Bages, la propriété change d'appellation au siècle suivant avec l'arrivée d'une famille Irlandaise. Les Lynch contrôlent le domaine pendant 75 ans, avant de le céder à Jean-Charles Cazes, en 1939. Courant sur 100 hectares, ce vignoble d'appellation Paullac produit trois vins, dont le plus réputé, Lynch-Bages, est l'un des 18 grands crus classés à Paullac. La famille Cazes possède aussi le Château Ormes de Pez (Saint-Estèphe), le Château Bel-Air dans les Graves et, hors Bordelais, le Domaine des Sénéchaux (Châteauneuf-du-Pape) et le Domaine L'Ostal Cazes (Minervois). Dans les années 1980, la famille de vignerons est l'une des premières à promouvoir l'œnotourisme par le biais du Relais-Château Cordeillan-Bages, qui possède une table étoilée. Ouvert toute l'année, Lynch-Bages accueille environ 20 000 visiteurs par an. À noter : en 2003, au lieu de construire un nouvel entrepôt, le village de Bages, attenant au château, a été réhabilité, la fameuse brasserie Café Lavinal devenant un point de passage incontournable du Médoc.



Givré ou j'y vais

Faute de neige, le début de la saison des
Mais Auto Moto a quand même trouvé



pas ?

sports d'hiver a été perturbé.
le moyen de glisser !

Du froid, de la glace et de la fureur. Bienvenue à Val Thorens, pour la première course du Trophée Andros 2015-2016 qui fête, cette année, sa 27^e édition. À mon programme, pas l'épreuve phare, non, mais un simple essai de voiture électrique. Attention, pas une Autolib' ou une Zoe, une Andros Car. Fabriqué en France, ce buggy, doté d'un châssis tubulaire, d'une carrosserie en fibre de verre et d'un moteur électrique, revendique 122 ch (90 kW), répartis sur les seules roues arrière motrices via un différentiel autobloquant. Bref, pas le genre d'engin que l'on gare le long d'une borne de recharge, après une heure d'embouteillage. Son terrain de prédilection ? La glace et le verglas. L'Andros Car se conduit en finesse... mais en travers. Et en cas de trafic, la distribution de coups de pare-choc est fortement conseillée pour déstabiliser puis dépasser ses congénères. Tout ça, c'est la théorie. En pratique, il s'agit de ne pas (trop) restyler la voiture, confiée dès le lendemain à un "vrai" pilote, pour la première manche de la saison. Entre la conduite sur le bitume et le pilotage sur glace, on apprend rapidement, à ses dépens, qu'il n'y a à peu près rien de commun. Même avec l'aide de 350 clous par pneu, il existe un monde entre le mouvement des mains sur le volant et la direction effectivement prise par la voiture. Heureusement, du haut de ses 16 participations au Trophée, Franck Lagorce, dit docteur ès-travers, distille quelques conseils bien utiles. Première suggestion : activer le désembuage, sous peine de naviguer à l'aveugle. Il fallait y penser... Les recommandations propres à la conduite sont plus surprenantes : après avoir balancé la voiture au freinage (dégresatif), ne pas contrebraquer... même lorsque l'arrière menace de passer devant. Il est impératif, en effet, de conserver les roues braquées vers l'intérieur du virage pour se donner une chance de trouver le point de corde. C'est exactement l'inverse de ce qui est préconisé sur le sec. Lancé sur le tracé de "Val Tho", bordé d'imposants murs de neige en guise de bacs à graviers, je dois me faire violence pour respecter la règle... sans me montrer trop prudent pour autant, sous peine de passer pour le plus lent de l'assemblée. Ce qui porterait un coup fatal à mon égo !

Autant dire que les premiers tours s'avèrent délicats. À l'accélération, notamment, où, un brin enthousiaste, le cerveau commande au pied droit d'enfoncer la pédale. Dans un nuage de glace, l'Andros Car se met alors à creuser des sillons dans la piste. Très spectaculaire, mais pas vraiment efficace. Au freinage, ce n'est pas mieux. Si on ne la jette pas, elle se prend pour une luge et file tout droit. L'idéal serait d'entrer dans les épingle en marche arrière... Si quelqu'un a la solution, je suis preneur. Au bout de quelques tours, pourtant, la confiance s'installe. Le rythme augmente. Les manœuvres se fluidifient. Finis les petits coups de gaz pour faire pivoter la voiture. Et c'est là qu'arrivent les ennuis... Même en milieu de ligne droite, accélérateur au plancher, les 810 kg du buggy se dandinent de gauche à droite. Adresse, promptitude et concentration sont nécessaires pour se maintenir en piste. Seuls d'incessants petits coups de volant permettent de rétablir la situation. On ne regarde plus le tracé par le pare-brise, on l'observe par les vitres latérales, comme dans une course de drift. Et si, par chance, on ne finit pas planté dans un mur de glace, on en ressort avec l'impression... d'être un champion. ●

PAR L. PINEL, PHOTOS TROPHEE ANDROS/B. BADE

ART DE VIVRE [jour de fête]



1 2



1 Lors de la finale du Trophée Andros Électrique, 12 voitures sont lancées en peloton, pour 8 tours de course. 2 3,36 m de long, 810 kg, 4 freins à disques, un différentiel autobloquant et seulement deux roues motrices : de vrais bolides de course, fabriqués à Magny-Cours, par Exagon. 3 Laury Thilleman, Miss France 2011 et marraine du Trophée Andros 2016, participe au championnat avec la voiture aux couleurs d'ERDF. 4 Toutes identiques, les voitures sont mises en charge entre chaque session sur piste. Leur batterie lithium-ion autorise 35 minutes d'autonomie. 5 Photo souvenir entre Laury et Jean-Philippe Dayraut, sextuple vainqueur de l'épreuve reine, qui court cette année au volant d'une Mazda 2. 6 Conseils de pilotage : Franck Lagorce sait de quoi il parle. Il participe aux deux championnats de l'Andros 2016, le thermique et l'électrique.

7 Premier briefing et, déjà, une recommandation surprenante : "Oubliez tout ce que vous savez de la conduite sur bitume. La glace, ça n'a rien à voir..." 8 Max Mamer organisa le Trophée Andros depuis 1990. La compétition a vu s'affronter des pilotes comme Alain Prost, Olivier Panis, Romain Grosjean et Yvan Muller, vainqueur du Trophée à dix reprises. 9 Remise de diplôme en fin de journée. 10 L'ordinateur de bord sert davantage aux techniciens en charge de l'entretien qu'au pilote, qui doit surtout se concentrer sur ses trajectoires ! 11 Siège baquet et harnais. Seules fonctions de "confort" : un désembuage et des essuie-glace. 12 Chaque pneu se compose de 350 clous. 13 Avec Franck Lagorce aux commandes, une brève démonstration vaut mieux qu'un long discours. 14 Ma grand-mère me l'a souvent répété : blanc sur blanc, tout fout le camp...









Retour aux sources

En avril 1964, Ford propose à des journalistes de rallier New York à Detroit au volant de la nouvelle Mustang. Nous sommes partis sur leurs traces, le mois dernier, à bord du cabriolet 2016.



Révélée à la foire universelle de New York, le 17 avril 1964, la Ford Mustang révolutionne le paysage automobile américain. Désirable et richement dotée, elle coûte 10 dollars de moins qu'une Volkswagen Coccinelle. Son succès est immédiat – 22 000 commandes le premier jour – et s'inscrit dans la durée : neuf millions d'exemplaires vendus en l'espace de cinq générations. Aujourd'hui, la Mustang, 6^e du nom, est commercialisée, pour la première fois, dans le réseau Ford Europe. Il était donc tentant de reproduire, 51 ans plus tard, le parcours de nos confrères entre le Westchester Country Club, un golf chic de la banlieue new-yorkaise, et l'hôtel Dearborn Inn, proche de Detroit. Ce dernier a été choisi pour sa proximité avec le siège de Ford, mais aussi parce que Lee Iacocca, le responsable du projet à l'époque, y avait réuni ses ingénieurs, dans le plus grand secret, en vue de la mise au point de la première *pony car* de l'histoire. Composé des incontournables highways, mais aussi de routes plus escarpées et plus urbaines, notre parcours se scinde en deux étapes : 700 km pour rejoindre les célèbres chutes du Niagara, puis 450 km par le Canada et les rives du lac Érié pour arriver à Dearborn, Michigan. Lancés à bon rythme sur la Highway 84, les 421 ch de notre Mustang GT cabriolet galopent

sans broncher. Durant la traversée de l'État de New York, sous un soleil éclatant, les borborygmes du V8 5,0 litres ravissent les tympans. Dynamiquement aussi, l'américaine séduit. Équipé du Pack Performance, livré en série en Europe, notre exemplaire reçoit un châssis sport, des freins au diamètre majoré et des jantes de 19 pouces (13 pouces en 1964...). Au premier ravitaillement, une autre bonne surprise nous attend... Alors que nous avons filé bon train – accélérations généreuses et reprises vigoureuses – la consommation moyenne s'établit à 13 l/100 km. Rapporté au plaisir éprouvé, c'est peu. D'autant qu'aux États-Unis, le sans-plomb se vend 0,58 € le litre, environ ! Après avoir dépensé 35 dollars pour 55 litres, notre road-trip reprend sur le même rythme. Les miles défilent, les paysages changent : les verts espaces de la banlieue de la Grosse Pomme cèdent la place à des sites plus rocheux, avant que le relief ne s'aplanisse. Les premiers panneaux Niagara Falls apparaissent. Impossible, malheureusement, de s'arrêter à l'endroit où nos confrères ont pris la pose cinq décennies plus tôt. Au péril d'une amende salée, nous prenons quand même le risque d'immortaliser la scène face aux plus célèbres chutes de la planète. Après une pause hôtelière sur l'autre rive du Rainbow Bridge, nous poursuivons notre périple



1



2

1 Sortie des chaînes de Dearborn le 5 mars 1964 et dévoilée au public lors de la foire universelle de New York, un mois plus tard, la Mustang offrait alors trois niveaux de puissance : V8 4.2 164 ch et V8 4.7 de 210 ch ou 271 ch en version high performance, tous associés à une boîte automatique à 3 rapports. 2 Lancé du Westchester Country Club, dans la banlieue de New York, le road trip de l'époque ne comportait pas de piège de navigation. Mais nous avons quand même préféré utiliser le GPS, une option à 1200 €, livrée avec un système hifi élaboré. 3 Première étape du road-trip : les chutes du Niagara, situées à 700 km de New York. Réalisé essentiellement sur autoroute, le trajet n'a demandé qu'un peu plus de 7 heures.

4 Faire le plein permet de profiter de l'ambiance typique des stations-services américaines, mais aussi de s'amuser du prix des carburants : 2,18 € pour un gallon (3,785 litres) en moyenne, soit 0,58 € le litre ! 5 Après



3

1200 km, le parcours s'achève au Dearborn Hill Hotel. C'est dans l'une des salles de réunion que les concepteurs de la Mustang se rassemblaient pour définir les contours de la future icône.



4



5



sous un franc soleil canadien. Direction Detroit. Fidèle à son esprit *muscle car*, notre monture se livre alors à quelques *burns* sur les routes de campagne désertes alentours.

Une fois les pneus "affinés", nous rejoignons la Highway ON 401, menant à l'entrée nord de Detroit, via un pont contrôlé par la douane US...

Fier dans son uniforme, le fonctionnaire de l'État du Michigan nous trouve un brin suspect, malgré nos sourires et nos bonnes intentions. Selon lui : "Une voiture appartenant à Ford doit être conduite par... un salarié de Ford." En dépit de nos explications, la tension monte. Le serviteur zélé insiste même pour qu'on lui ouvre le coffre. Après vingt minutes de palabres et plusieurs allers-retours vers son bureau, il nous invite à quitter les lieux en grommelant : "La prochaine fois que vous viendrez rouler aux États-Unis, faites-le avec votre propre voiture..." Après tout, acheter cette attachante Mustang ne serait pas une mauvaise idée... Remis de nos émotions, nous arrivons, enfin, à Dearborn, banlieue calme de Detroit, à la pelouse millimétrée. Ford y est certainement le principal propriétaire terrien. Centre de recherche et d'essais, direction générale, siège social et même usines... tout l'univers du géant américain s'expose ici. À 500 mètres du musée Henry Ford, l'hôtel

Dearborn Inn, exploité par la chaîne Marriott, a conservé son cachet des années 1960. Aujourd'hui décoré aux couleurs de Lincoln, la marque de luxe du groupe, l'établissement n'a rien conservé de l'époque Mustang. Seuls les murs gardent le souvenir de ce qui s'est joué ici : le destin d'un mythe de l'industrie automobile mondiale.... ●

PAR D. LAURENT, PHOTOS C. HUNSICKER/ACE TEAM

Caractéristiques Données constructeur

FORD MUSTANG GT CABRIOLET 2016

Moteur: V8, 4951 cm ³	
Transmission: aux roues AR, BVA6	
Puissance (ch à tr/min)	421 à 6500
Couple (Nm à tr/min)	524 à 4250
Poids (kg)	1120
0 à 100 km/h (s)	4,8
Vitesse maxi (km/h)	250
Conso mixte (l/100 km)	12
CO ₂ (g/km)	289/8 000 €
Prix	46 000 €





Auteur d'un passage remarqué dans l'émission *Top Gear*, sur RMC Découverte, le mois dernier, Mathieu Madénian (ci-dessous aux côtés de l'acteur Frédéric Diefenthal) interprète son nouveau spectacle sur la scène du Grand Point Virgule, à Paris, jusqu'au 30 avril, avant une tournée en province. À noter : la sortie en DVD de son premier show.

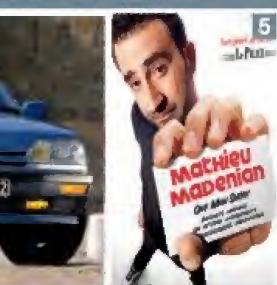


2 3

1 Son fantasme : la Ferrari de Magnum. **2** Son quotidien : au volant d'une Smart. **3** Sa première voiture : la Twingo de sa mère. **4** La berline de son enfance : une Renault 25, pour aller à Marseille... **5** Son DVD.



4



5

MATHIEU MADENIAN

LE SENS DE L'HUMOUR PERPÉTUELLEMENT EN ÉVEIL,
L'EX-JEUNE POUSSE DU BARREAU A CHOISI D'AMUSER
LA GALERIE AU LIEU DE PRONONCER DES PLAIDOIRIES.
MAIS SAVIEZ-VOUS QU'AVANT DE DEVENIR UN AS
DE LA PROVOC, MATHIEU AVAIT TÂTÉ DU PADDOCK ?



Alors comme ça, vous avez baigné dans le milieu de la Formule 1...

Un peu, oui. Durant sa carrière, mon père gérait l'accueil des VIP sur certains grands prix, comme celui d'Espagne, à Barcelone. Et moi, je faisais faire le tour du circuit à ses clients en Renault Espace. J'ai des photos souvenirs aux côtés de Prost, Patrese ou Senna.

Ça n'a pas fait naître chez vous une vocation ?

Avec mon père, on faisait régulièrement du karting. Comme il pesait 80 kg, j'étais toujours devant. Pour autant, je n'ai jamais senti que j'avais le génie du pilotage. Et aujourd'hui, lorsque je regarde une course à la télé, j'ai du mal à ne pas roupiller. Alors non, pas de regret.

En quoi roulez-vous ?

En Smart, la voiture la plus pratique quand on vit à Paris. Elle est immatriculée 66. Lorsqu'on est arrêté par un flic pour usage du téléphone au volant, dire qu'on vient de Perpignan, ça peut aider. Mais au quotidien, pour me rendre à la salle de spectacle, je prends le taxi ou le métro, station Montparnasse.

Vous avez une voiture de rêve ?

Dès que je gagne assez d'argent, j'achète un truc qui fait du bruit. Sûrement une Ferrari, juste pour me la péter... Quand tu roules en Ferrari, ça veut dire que tu n'as pas trop de souci dans la vie. J'ai toujours flashé sur celle de Magnum. Mais cette California me va très bien aussi.

Vous l'aimez pour sa ligne, son V8 de 560 ch ou son prix (188 000 €) ?

Pour tout, je l'aime pour tout. Je roule à 100 km/h et j'ai l'impression de marcher, c'est fou ! Avec une bagnole comme ça, tu as juste envie de prendre l'autoroute et de rouler... jusqu'à Perpignan.

Est-ce que les belles voitures, ça plaît encore aux filles ?

Pas sûr, je crois que c'est un peu passé de mode. En même temps, une Ferrari, ça reste top pour draguer... Sauf si tu as

Michel Drucker siège passager. Là, si tu veux emballer, c'est direction le crématorium.

Votre rapport à la vitesse ?

J'aime bien... quand c'est moi qui conduis. Sinon, je n'ai pas confiance. Quand je prends l'avion, je regarde toujours la tête du pilote dans le cockpit pour voir... s'il ne baille pas.

Y a-t-il de l'automobile dans votre nouveau spectacle ?

Non, mais je suis en train d'écrire un sketch sur la *road rage*, la faculté que nous avons à nous énerver au volant. Personnellement, je ne suis plus le même en voiture. Je deviens débile, il me prend des envies de meurtre, je suis d'une vulgarité sans nom. Mais je vous rassure, dès que je baisse la vitre ou que j'ouvre ma portière, ça se calme.

Un souvenir d'enfance...

Quand on partait voir la famille à Marseille dans notre Renault 25, j'étais insupportable. Tout en conduisant, mon père me frappait à l'aveugle. Je levais les jambes et il se fracassait la main contre la banquette. Le seul truc qui me calmait, c'était "Raspoutine" de Boney M. On me le passait en boucle pendant 3 heures. Ma mère n'en pouvait plus.

Un souvenir du permis...

Je l'ai eu en hiver. En rentrant chez moi, en fin de journée, ma mère me dit : "Tiens, va t'acheter l'album d'LM pour te récompenser". En sortant de l'Intermarché, je vois des gens qui me font des grands signes de la main. Je me dis : ils sont contents pour moi, ils savent que j'ai eu le permis. En fait, j'ai roulé 6 kilomètres tous phares éteints.

Un souvenir de votre première voiture...

La Twingo que ma mère m'avait donnée. C'était génial. Les sièges se rabattaient pour se transformer en lit. On pouvait tout faire dedans. Maman, je l'avoue, j'ai fait une fois l'amour dans ta voiture ! Été 1992, à Argeles. Elle s'appelait Claire... Aujourd'hui, les bêtises au volant, je ne peux plus me permettre, les gens pourraient me reconnaître. ●

PROPOS RECUEILLIS PAR L. ROBERT

Après 50 années passées, inanimées, à l'ombre des hangars d'une propriété des Deux-Sèvres, une soixantaine de merveilles roulantes ont retrouvé la lumière. C'est la fabuleuse histoire de la collection Baillon, contée dans un ouvrage haut en couleurs et en images d'exception.



Beautés cachées



ART DE VIVRE [portfolio]



1

2



3



4



5



6

Bricoleur de génie, à la tête d'une entreprise de transports qui emploiera jusqu'à 200 salariés, Roger Baillon se passionne pour les automobiles, françaises de préférence. Il accumulera près de 200 modèles, dont une Talbot-Lago T26 Saoutchik Grand Sport châssis court de 1949 (pages précédentes), l'un des 29 exemplaires construits, une rarissime Panhard et Levassor Dynamic de 1936 6, un coach Delahaye Chapron coupé Junior de 1948 1 2, ou une Bugatti Type 57 de 1937 5. Les habitacles 3 se sont révélés, pour la plupart, mieux conservés que les carrosseries. Dévorée par le lierre, cette Delage D6-II Coach de 1934 4 était l'une des préférées de Roger Baillon. Et que dire de l'intérieur de ce cabriolet Talbot-Lago T26 Record 7 ...

7





1

2



3



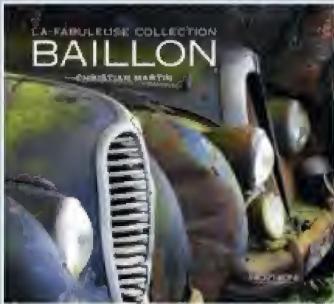
4





5

1 | 3 Avec son long capot et ses roues fil, la Talbot-Lago Fastback Coupé de 1946 figurait parmi les voitures les plus puissantes du monde. Roger Baillon n'était pas insensible aux étrangères, la preuve avec cette Porsche 356 SC de 1963. 6. Il voulait également une tendresse particulière aux utilitaires 2 et aux camions 7. L'homme était aussi carrossier, comme en atteste cette Simca 8 4, baptisée l'Oiseau bleu, qu'il a lui-même dessiné et fabriquée. Considéré comme le clou de la collection, cette Ferrari 250 GT California 5 | 7, ayant appartenu à Alain Delon, avait été dénichée par Jacques Baillon, le fils de Roger. Lors de la vente aux enchères organisée par Artcurial, elle a été vendue plus de 16 millions d'euros.



DE ROUILLE ET D'OR

Fin 2014, la collection de Roger Baillon, un entrepreneur décédé en 1996, qui avait bâti sa fortune juste après-guerre dans le transport de matériaux, est extraite des hangars sous lesquels elle végétait depuis un demi-siècle. Récupérées, au fil des pérégrinations campagnardes de cet ancien mécanicien aéronautique, ces automobiles rarissimes, abandonnées au fond des granges, étaient alors promises à une destruction certaine. Vendu aux enchères, en février 2015, ce lot d'une soixantaine de belles endormies a atteint la somme record, compte tenu de leur état de vétusté, de 25 millions d'euros. Assaillies par le lichen, le lierre, la rouille et la nostalgie, elles ont été immortalisées, dans leur jus, pour les besoins de ce magnifique ouvrage. *"Jamais plus un tel trésor ne sera exhumé dans le monde"*, s'est enthousiasmé Pierre Novikoff, expert en automobile de collection auprès de la maison de ventes Artcurial. *La fabuleuse Collection Baillon*, de Christian Martin et Michel Guégan, Éditions Hozhoni, 160 pages, 49 €.

6



7



Roulez jeunesse

Si Papa doit souvent se résigner à acheter un Scénic lorsqu'il rêve d'une 911, fiston n'est pas soumis aux mêmes contraintes. Auto Moto lui a concocté une petite sélection.

PAR L. PINEL



ANCIENNE ÉLECTRIFIÉE

Inspirée de la mythique Porsche 356, cette voiturette électrique s'habille d'une carrosserie en plastique. Reposant sur des pneus en caoutchouc, elle file à 4 km/h en marche avant et dispose d'un mode reverse pour les créneaux. shop4.porsche.com/France, 402 €



LA MOTO ANNIVERSAIRE

Arborant les couleurs Audi Sport, la draisienne Yamaha Café Racer dispose d'un cadre en bois et de pneus de 10 pouces à chambre à air. Pour minimiser le risque de chute, l'amplitude du guidon est limitée à 30°. www.yamaha-motor.eu/fr, 139 €

PHOTOS DR



LA LUXUEUSE "HAND MADE"

Hommage à la Bentley Blower des années 1920, ce modèle, fabriqué à la main en Angleterre, jouit d'une structure en bois, d'une assise et d'un volant en cuir surpiqué et de roues en aluminium. Livré avec un garage en bois. shop.bentleymotors.com, 4 265 €



POIDS LOURD POUR POIDS PLUME

Réplique du célèbre tracteur de semi-remorque Mercedes Actros 2, ce porteur en plastique, conçu par le fabricant de jouets allemands Ferbedo, est disponible en gris ou en doré. Pour enfants à partir de 18 mois. boutique.mercedes.fr, 86 €



LA SKODA... DE PAPA

Dotée d'un klaxon sur le volant et du vert officiel de la marque tchèque, cette voiturette, stickée ERC (European Rallye Championship !) affiche, en vraie Skoda, un gros gabarit... pour un petit prix. boutique.skoda.fr, 72 €

KART À PÉDALES

Habillée aux couleurs Audi Sport, la Kids Car se destine aux enfants de 3 à 6 ans. Ce mini-karting s'offre des jantes alliage, un siège sport, un kit d'autocollants et une paire de pédales pour taper le chrono dans le couloir de l'entrée. www.audi-shop.fr, 359 €



GOURMAND

La cuisine facile

GOURMAND

TARTES
ET QUICHES

On en raffole!

CLASSIQUES

Mais bons salés que sucrés

Et aussi...
15 menus de menus équilibrés



UN MAGAZINE

TOUTES LES 2 SEMAINES
+ 7 BEST OF PAR AN

Des recettes et
menus familiaux,
rapides,
pas chers...

DES NEWSLETTERS

CHAQUE SEMAINE



Un menu complet
hebdomadaire

UN SITE INTERNET

AU QUOTIDIEN

Des milliers de recettes
de pros, des vidéos,
des astuces de chefs...



Rejoignez-nous



UNE COMMUNAUTÉ

EN LIVE

Jeux concours,
échanges d'astuces
et recettes

UN COFFRET

TOUS LES MOIS

Des produits et des
recettes pour
un dîner d'exception
coffretgourmand.viepratique.fr



Modèle présenté:

290€/mois*

**Maintenant vous savez
à quelle vitesse part une Audi A3.**

3 ans de garantie
et entretien avec pièces d'usure*** inclus.**

Chez Audi le loyer permet d'accéder à plus qu'un véhicule d'exception. C'est une porte vers la quiétude, avec la garantie de ne pas avoir de surprise lors de l'entretien. Parce que pour Audi, l'exigence ne s'arrête pas à la fabrication du véhicule.



Location longue durée sur 36 mois. 1^{er} loyer 2.999 € et 35 loyers de 290€. Offre valable du 1^{er} janvier au 29 février 2016.

*Exemple pour une Audi A3 Sportback Attraction 1.6 TDI 110 ch BVM6 avec option inclusé dans les loyers: Rampes de pavillon, en location longue durée sur 36 mois et pour 45000 km maximum, hors assurances facultatives. **Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle incluse. Offre réservée aux particuliers chez tous les Distributeurs présentant ce financement, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH - SARL de droit allemand - Capital 318279 200 € - Succursale France: Bâtiment Ellipse - 15 av. de la Demi-Lune 95700 Roissy en France - RCS Pontoise - 451 618 904 - ORIAS: 08 040 267 (www.orias.fr). ***Entretien plus souscrit auprès de Volkswagen Bank GmbH, détail et limites prévues dans les conditions générales, disponibles sur demande auprès de votre Distributeur. Tarifs au 10/12/2015. Volkswagen Group France S.A. au capital de 7 750 000 € - 11 avenue de Boursonne Villers-Cotterêts - RCS Soissons B 602 025 538. Audi recommande Castrol EDGE Professional. Vorsprung durch Technik = L'avance par la technologie. © Jonathan Schule.

Gamme Audi A3 : consommation en cycle mixte (l/100km) : 1,5 – 8,3. Rejets de CO₂ (g/km) : 35 – 194.